Opłatę pocztową uiszczono ryczałtem. Cena egz. 75 gr

AUTOMOBILISTA WOJSKOWY

DWUTYGODNIK

ORGAN WOJSKOWEGO KLUBU SAMOCHODOWEGO i MOTOCYKLOWEGO

Nr 2. 15 Marca 1926 r. Rok I.

REDAKTOR: Kpt. KRÓLIKOWSKI-MUSZKIET

REDAKCJA: MARSZAŁKOWSKA 48 m. 36. TELEFON 198-55

REDAKTOR PRZYJMUJE CODZIENNIE OD 17 DO 18

WYDAWCA: WOJSKOWY KLUB SAMOCHODOWY i MOTOCYKLOWY

ADMINISTRACJA: PRZEJAZD 10, Nr TELEFONU 51-25 CZYNNA CODZIENNIE ZA WYJĄTKIEM ŚWIĄT i NIEDZIEL OD GODZ. 18 DO 19

Konto Pocztowej Kasy Oszczędności Nr 12595.

1-szy DYWIZJON WOJSK SAMOCHODOWYCH



Kolumna samochodów osobowych gotowa do wymarszu na manewry

NASZE DĄŻENIA

W pierwszym numerze „Automobilisty Wojskowego", w artykule p. t. „Przed decyzją", zastanawialiśmy się nad sprawą zakupu samochodów zagranicą i omawialiśmy skutki, jakie mogą wyniknąć z tej tranzakcji, przyczem żądaliśmy od Kolegów rady i odpowiedzi.

Dzisiaj stajemy przed tem zagadnieniem z gotową decyzją i stanowczą odpowiedzią, która brzmi:

Wstrzymać się z zakupem samochodów zagranicą...

Dlaczego?

Zaraz odpowiemy!

Organizacja nasza aczkolwiek jeszcze młoda i stosunkowo nieliczna, zdążyła już jednak skrystalizować swoje poglądy na b. wiele kwestyj i zagadnień zasadniczych, a przedewszystkiem ustaliła i uzgodniła poglądy swoje na sprawę zbiorowego kupna samochodów.

Sprawa wygląda w ten sposób, że z chwilą przystąpienia do spisania umowy na kupno samochodów, liczyć możemy na setkę co najmniej poważnych kandydatów do własnej maszyny; setkę kandydatów, którzy tak czy owak postanowili własną maszynę zdobyć, kosztem nie wiem jakich oszczędności i wysiłków finansowych.

Kwestja ta jest tak jasno i zdecydowanie postawiona, że wszelkie gawędy na temat „kiepskich czasów", ogólnej stagnacji" i t. p. defetystycznych napomnień, absolutnie na postanowienie nasze wpłynąć nie mogą ani też w przyszłości nie wpłyną.

To też omawianiu tej strony naszych zadań kładziemy kres ostateczny i przystępujemy do szkicowania projektów, które tutaj kolejno wyłuszczać będziemy.

Jakkolwiek dążeniem naszem jest posiąść za wszelką cenę własną maszynę, to jednak przyjmujemy, że ta „wszelka cena" musi iść po linji pewnych obowiązków obywatelskich względem kraju i społeczeństwa, którego jedną z lepszych cząstek my korpus oficerski stanowimy.

Dlatego też, rzucając z naszych oszczędności, jak to już niejednokrotnie czyniliśmy, znaczne kwoty na takie czy inne cele, musimy sobie powiedzieć, że do czynów obywatelskich w obecnym czasie zaliczyć należy: — nie wywozić pieniędzy zagranicę, lecz spożytkować je wewnątrz kraju.

Setka maszyn to prawie jeden miljon złotych. Jeden miljon złotych w ciągu dwu czy czterech lat chcemy dać za własne maszyny. Milion złotych chcemy dać temu, kto nam dostarczy, na warunkach dla nas możliwych, 100 samochodów krajowej konstrukcji i krajowego wyrobu.

Jednem słowem — tą setką maszyn i tym milionem złotych pragniemy uruchomić polski przemysł samochodowy.

Co?....

Wszystko to jest możliwe dla tego kto chce i kto umie chcieć!

Że wszyscy chcemy i gorąco pragniemy, nikt w to nie wątpi, czy jednak chcieć potrafimy — przyszłość pokaże.

Zaczynamy więc.

Chcemy mieć własne samochody; chcemy wzamian za te miliony wierzytelności pieniężnych, które korpus oficerski z roku na rok prolonguje skarbowi za Krzyże Virtuti Militari, wzamian za te dziesiątki tysięcy dolarów które złożyliśmy do skarbca Banku Polskiego na ołtarzu złotego i których równowartości nigdy nie otrzymamy, również kredytu i takiej samej, nie większej pomocy przy realizacji naszych „chceń", jak to otrzymują dziesiątki przedsiębiorców i setki handlarzy „uruchamiających" przemysł i handel krajowy.

Życzenia nasze są proste i jasne.

Mamy Centralne Warsztaty Samochodowe, zaopatrzone i wyekwipowane we wszystkie maszyny i narzędzia, umożliwiające fabrykację samochodów jakiegokolwiek typu, do typu Forda włącznie.

Warsztaty te cierpią na brak roboty, z powodu braku kredytów... Wszystkim pracownikom wymówiono posady i już teraz pracuje się nie wszystkie dnie w tygodniu...

Proponujemy:

1. Oddać Centralne Warsztaty Samochodowe na gospodarczą samowystarczalność.

2. Pozwolić na uruchomienie oddziału budowy samochodów jednej z krajowych konstrukcji: C. W. S., Stetysz, Iradam, względnie jaki inny. Narazie o to nie chodzi.

3. Wojskowy Klub Samochodowy daje niezwłocznie zamówienie CWS na 100 seryjnych samochodów na warunkach następujących:

a). Podpisujący zamówienie na kupno samochodu oficerowie zrzeszają się w kooperatywę względnie spółkę z ogr. odpow. w łonie samego klubu.

b), Uzyskują od M. S. Wojsk. kredyt na koszty amortyzacji maszyn i budynków CWS, któreby w kalkulację budowy samochodów dla klubu wchodziły.

c). Uzyskują łącznie z Zarządem CWS kredyt w Banku Gospodarstwa Krajowego, na takich samych warunkach jak inne zrzeszenia przemysłowe lub budowlane n. p. oficerskie spółki budowy własnych domów na Żoliborzu. Kredyty te obrócone byłyby na wypłaty robotnikom pracującym przy budowie maszyn w CWS i zakup niektórych utensylij.

d). Spółka czy też kooperatywa łącznie z zarządem CWS uzyskuje kredyty w hutach i innych zakładach przemysłu metalowego na materjały żelazne potrzebne dla budowy samochodów.

e). Członkowie spółki, od chwili podpisania umowy z CWS rozpoczynają wpłatę rat za zamówione samochody. Gotówka ta zostaje zużyta na bieżące wydatki i zasilanie kasy CWS.

Koniec!

I w ciągu 6-ciu miesięcy od chwili zrealizowania tego projektu, mamy własne krajowe samochody, a jednocześnie uruchomiony polski przemysł samochodowy.

Że przy tej robocie trzeba będzie stukać głową o mur i przebijać się przez wilcze doły niechęci, kolczaste druty naszej biurokracji; rozpędzać chmury gazów trujących naszych „przyjaciół"— defetystów, to fakt, któremu nikt zaprzeczyć nie jest w stanie, ale przecież w zaraniu naszego istnienia powiedzieliśmy sobie, że pójdziemy przebojem...

Trzeba słowa dotrzymać.

Zresztą wyobraźmy sobie, że prowadzimy grę wojenną... ćwiczenia wojenne podczas pokoju. Chcemy zwyciężyć i musimy zwyciężyć; do zwycięstwa musimy się stale jako oficerowie przygotowywać—wdrażać aby podczas prawdziwej wojny nie wydało nam się ono zbyt trudnem.

Więc razem i bez przerwy walmy w ten mur przeciwności, który nam stanie na przeszkodzie... Musi ustąpić, a jeśli nie ustąpi?...

No to go.....

DZIAŁ URZĘDOWY

Rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej

Mianuję w korpusie oficerów samochodowych porucznikami:
Chor. Kawałę Franciszka ur. 14.IX 1900 r. lok. 1.
Chor. Gacka Franciszka ur. 24.IV 1897 r. lok. 2.
Chor. Pettersa Bolesława ur. 25.IX 1891 r. lok. 3.
Chor. Nowakowskiego Leona ur. 2.VII 1888 r. lok. 4.
(Dz. Pers. Nr. 10 z dn. 16.II 1926 r.).

Rozporządzenia Ministra Spraw Wojskowych

Przeniesienie w stan spoczynku w korpusie oficerów samochodowych:

Por. Pawłowskiego Józefa V. 5 d. sam. z 31.I.26 r. (Dz. Pers. Nr. 2,14.I.26).
Kpt. Rojka Konstantego 7 d. sam. z dniem 31.I.26 r. (Dz. Per. Nr. 2 z dn. 14.I.26 r.).
Por. Szymańskiego Mateusza 1 d. sam. (Dz. Pers. Nr. 10 z dn. 16.II.1926 r.).

Prawo noszenia odznak państw obcych:

Por. Witort Olgierd otrzymuje prawo na przyjęcie i noszenie medalu „Interallice" (G. M. 31219 1924 r. Dz. Pers. Nr. 4 z dn. 16.I.1926 r.).

Przeniesienie w korpusie oficerów samochodowych:

Por. Selegmana-Kapla Mikołaja z 9 d. sam. do 10 d. sam. (Dz. Pers. Nr. 4 z dn. 19.I 1926 r.).

Przeniesienie na kurs samochodowy oficerów kawalerji:

Na 1-szy 6-ciomiesięczny kurs samochodów pancernych przy Obozie Szk. Wojsk. Samoch. w Warszawie, przeniesieni zostali z dn. 15.I 1926 r.:
Rtm. Luński Henryk 2 p. ul.
„ Miłkowski Zygmunt II 12 p. ul.
„ Taube Józef 3 p. ul.
„ Turowicz Władysław 5 p. s. k.
„ Łapczyński Grac. Wac. 1 p. s. k.
Rtm. Szaszewski Kazimierz 2 p. sz.
„ Szymański Kazim. II 14 p. ul.
„ Bielobradek Wład. 1 p. szw.
Por. Gliński Stanisław 4 p. s. k.
„ Ziemlakow-Mroziński Włodzimierz 4 p. s. k.
Por. Talkowski Jerzy 19 p. ul.
„ Filipowicz Leon 21 p. ul.
„ Federowski St. Józef 4 p. ul.
„ Grodzki Aleks. Marjan 3 p. s. k.
„ Pietraszko Jan 23 p. ul.
Por. Góra Tadeusz Jerzy 2 p. szwol.
„ Roguski Zygmunt Fel. 8 p. ul.
„ Rożałowski Szczęsny 9 p. ul.
„ Puchalski Michał I 15 p. ul.
3 szw. sam. panc.
Por. Kłopotowski Jerzy 16 p. ul.
„ Chmielowski Juljusz 18 p. ul.
„ Blachani Wiktor Tad. 8 p. s. k.
„ Jodkiewicz Aleksander (n. e.) 4 p. ul. z Ob. Szk. Kaw. Grudziądz.
Por. Prochniewicz Antoni 27 p. ul.
(Dz. Pers. Nr. 7 z dn. 26.I 1926 r.).

Przeniesienie w korpusie oficerów rezerw:

Z ofic. samochodowych do ofic. artyl. z jednoczesnem wcieleniem ze st. z dn. 1.V 1919 r.
Ppor. rez. pow. do sł. cz. Niewiarowskiego Tadeusza, 2 d. sam., do 2 p. a. c. z lok. 243,7 (Dz. Pers. Nr. 8 z dn. 1.II 1926 r).

Spis Członków Wojskowego Klubu Samochod. i Motocykl. w dniu 15 marca 1926 r.

Członkowie zwyczajni

1. Anders Władysław płk. S. G.
2. Angerman Kazimierz kpt.
3. Bołtuć Mikołaj ppłk. S. G.
4. Bobkowski Aleksander inż. ppłk. S. G.
5. Buchowski Witold kpt.
6. Busbach Emil mjr.
7. Bartkowski Edmund kpt.
8. Błeszyński Jerzy płk. S. G.
9. Borysowski Józef kpt.
10. Cybulski Teodor por.
11. Dołęga-Dołęgowski Stefan kpt.
12. Dawidowicz Antoni por.
13. Dembowski Erazm ppłk.
14. Doktorowicz-Hrebnicki Bolesław mjr.
15. Dzierdziejewski Leon rtm.
16. Englicht Jacek por.
17. Fonferko Tadeusz ppłk. int.
18. Frank-Wiszniewski Tadeusz ppłk. S. G.
19. Florek Kazimierz mjr. S. G.
20. Feluś Stanisław por.
21. Gątkiewicz Wacław kpt.
22. Gutowski Mieczysław por.
23. Gawroński Stanisław kpt.
24. Grocholski Adam-Remigjusz rtm. S. G.
25. Górecki Wincenty kpt.
26. Haller Konstanty inż. płk.
27. Hertel Aleksander ppłk.
28. Hryniewski Wacław mjr.
29. Iwanicki Antoni por.
30. Iżycki Mateusz rtm. S. G.
31. Kamieński Piotr kpt.
32. Kamieński Michał mjr.
33. Kamiński Tadeusz dr ppłk.
34. Kamiński Romuald por.
35. Kawiński Jan dr. ppłk.
36. Królikowski-Muszkiet Henryk kpt.
37. Krajewski Stefan mjr.
38. Krajewski Antoni por.
39. Krasiński Hubert por.
40. Kwiatkowski Remigjusz ppłk.
41. Kwieciński Bogdan mjr.
42. Kowalski Stanisław kpt.
43. Kowalski Ludwik por.
44. Kulesza Jerzy kpt.
45. Litwora Aloyzy por.
46. Lubański Edmund ppłk.
47. Lubański Stanisław mjr. inż.
48. Ludwig Włodzimierz mjr. S. G.
49. Leszak Stanisław por.
50. Mieszkowski Marjan dr. płk.
51. Markiewicz Witold mjr.
52. Masłowski Zygmunt kpt.
53. Mally Fryderyk mjr. S. G.
54. Meyer Kazimierz inż. mjr.
55. Nowak Józef kpt.
56. Okołowicz Norbert ppłk.
57. Orczykowski Bolesław kpt.
58. Osiecki Bolesław por.
59. Przybylski Marjan inż. płk. S. G.
60. Przeździecki Wacław płk. S. G.
61. Pragłowski Aleksander mjr. S. G.
62. Piotrowski Antoni kpt.
63. Piotrowski Władysław por.
64. Podhajecki Władysław por.
65. Przezdziecki Władysław por.
66. Rumiński Zygmunt mjr.
67. Rzepka Ludwik por.
68. Remer Witold mjr.
69. Rybicki Tomasz mjr.
70. Szulborski Witold płk.
71. Szydelski Stanisław kpt.
72. Swiderski Franciszek por.
73. Sokołowski Stefan kpt.
74. Świdziński Bolesław ppłk. S. G.
75. Stanślicki Józef mjr.
76. Saluk Marjan por.
77. Salecki Jerzy płk.
78. Sułecki Zdzisław mjr.
79. Sakowicz Wacław inż. kpt.
80. Święcicki Czesław mjr.
81. Sienkiewicz Stanisław mjr. S. G.
82. Szeremeta Józef por.
83. Seńkowski Aloyzy dr. ppłk.
84. Trzyna Aleksander kpt.
85. Tyszewicz Witold ppłk.
86. Winiarski Leon inż. mjr.
87. Wolikowski Romuald ppłk. S. G.
88. Woroniec Mikołaj por.
89. Wallmoden Kazimierz por.
90. Wasilewski Tadeusz kpt. S. G.
91. Woyzbun Edward rtm.
92. Wolski Tadeusz kpt.
93. Wyżewski Wincenty por.
94. Wilimowski Stanisław dr. kpt.
95. Wojciechowski Antoni kpt.
96. Van Marcoe de Lumen Ludwik por.
97. Zagórski-Ostoja Włodzimierz gen.
98. Zejfert Ludwik Oskar mjr.
99. Zapolski Jerzy mjr. int.
100. Zamecznik Leon mjr.
101. Zdziechowski Zygmunt płk.

Członkowie nadzwyczajni

1. Rutkowski Feliks por. rezerwy
2. Szandruk Paweł generał rezerwy
3. Szpaczyński Henryk kpt. rezerwy

Historja Wojsk Samochodowych

1-szy Dywizjon Samochodowy w Warszawie

Koniec wojny światowej, organizacja państwa Polskiego, a przedewszystkiem formowanie oddziałów zbrojnych W. P., dały również początek akcji organizacyjnej wojsk samochodowych, których potrzebę i brak odczuwano narówni z brakiem oddziałów pieszych, konnych i innych.

To też rozkaz Nr 1 z dnia 30 listopada 1918 r. ówczesnych władz wojskowych, ustanawiając organizację wszelkich rodzajów broni W. P., powołał do życia pierwszą jednostkę wojsk samochodowych pod nazwą „Autonaczelnictwo Okręgu Generalnego Warszawa“ i która stała się zaczątkiem i macierzą obecnego 1-go Dyonu Samochodowego w Warszawie, oraz innych oddziałów samochodowych.

Wiadomość o powstaniu pierwszej polskiej organizacji samochowej W. P. przyjęta została z wielką radością nietylko w wojsku lecz i w całem społeczeństwie cywilnem.

Dowodem tego były niezwykle liczne zgłoszenia ochotników do służby w wojskach samochodowych, śród których znajdowała się znaczna liczba osób o dużej wiedzy fachowej i zdolnościach techniczno organizacyjnych. Również poważny napływ oficerów samochodowych z byłych armij zaborczych, dawał pełną gwarancję, że Autonaczelnictwo rozporządzać będzie kadrą ludzi odpowiednich i fachowo uzdolnionych.

Rozpoczęła się więc praca—z niczego.

Tabor samochodowy Autonaczelnictwa składał się oczywiście tylko z wozów porzuconych przez ustępujących okupantów, oraz z samochodów częściowo zarekwirowanych lub dobrowolnie zaofiarowanych przez instytucje czy też przez osoby prywatne, które częstokroć zgłaszały się w charakterze ochotników do służby łącznie ze swoim własnym samochodem.

W jakim stanie tabor ten się znajdował nietrudno się domyśleć. Dochodziło do tego, że jeden samochód trzeba było kompletować z dwuch lub trzech innych. Przyczem brak części zapasowych, materjałów pędnych, gum i narzędzi czynił pierwsze poczynania Autonaczelnictwa niesłychanie trudnemi i ciężkiemi.



ppłk. Erazm Dembowski
D-ca 1 Dyonu Samochodowego.

Jednakże usilna i wytężona praca, zapał i poświęcenie jednostek sprawiły, że zdołano zorganizować i wyekwipować kilka kolumn samochodowych i wysłać je na front, gdzie oddały walczącej armji nieocenione usługi i pomoc.

W tym samym czasie nadeszły, zakupione we Francji, samochody amerykańskie, z których uformowano znowu kilka kolumn, co łącznie z zorganizowanemi w kraju uczyniło 30 kolumn ciężarowych i sanitarnych, nie licząc poszczególnych maszyn osobowych, przeznaczonych do obsługi wyższych dowództw.

Stanowiło to zaopatrzenie całej armji w latach 1919 i 1920.

To też zadanie pierwszego dowódcy 1-go Dyonu Samochodowego, po skasowaniu nazwy „Autonaczelnictwo“, było niezwykle trudne i odpowiedzialne. Praca organizacyjna wewnątrz dyonu, koncentracja przybywających i organizacja nowoformowanych jednostek (kolumn, parków i składów), oraz warsztatów samochodowych, była codzienną strawą dowództwa.

Z posiadanego z tych czasów archiwum i rozkazów, widzimy jednak, że płk. Mroziński, ówczesny i pierwszy dowódca 1-go Dyonu, potrafił z tych wszystkich trudności wyjść obronną ręką i nietylko zadowolić potrzeby frontu, lecz udoskonalić całość służby samochodowej, kładąc fundamenty pod przyszły rozwój gospodarki samochodowej w wojsku.

Z rozkazów tych widzimy również ówczesną organizację wewnętrzną I-go Dyonu: a więc — dział techniczny, dział ruchu, warsztaty, składy, I, II i III autokolumna, kolumna sanitarna, kadra kolumny zapasowej, komisja gospodarcza i sanitarjat, oprócz sztabu czyli samego dowództwa Dyonu.

To był pierwszy okres pracy włożony w organizację I-go Dyonu, a zarazem w organizację wszystkich wojsk samochodowych armji.

Drugi okres rozpoczął się po ukończeniu wojny w roku 1920 i po demobilizacji armji.

Odpływ elementu ochotniczego, doskonale wyszkolonego i obytego ze specjalną służbą w wojskach samochodowych, spowodował wielki kryzys w służbie kierowców, których rekrutacja z elementu częstokroć pierwszy raz widzącego samochód, czyniła pracę oficerów i instruktorów na dłuższy czas poprostu niemożliwą.

Jednakże i z tą nową trudnością uporano się szczęśliwie, dzięki organizacji kolumn szkolnych i wytężonej pracy dowództwa Dyonu.

Poziom wyszkolenia kierowców wojskowych szczególnie został w Dyonie podniesiony z chwilą objęcia dowództwa przez ppłk. E. Dembowskiego (1923 rok). Ppłk. Dembowski stanąwszy na stanowisku, że żołnierz dobrze nakarmiony i dobrze zaopatrzony pełni służbę stokroć lepiej niż ten sam żołnierz głodny i licho umundurowany, zwrócił uwagę na gospodarczą stronę dyonu: zorganizował kino, teatr, własną pralnię i kąpieliska. Instytycje te — jedne dając dochody pozwalały na lepsze zaopatrzenie żołnierza, drugie — umożliwiły żołnierzowi godziwą i tanią rozrywkę, oraz utrzymanie ciała w ciągłej czystości.

Następstwa takiej gospodarki nie długo kazały na siebie czekać. Od żołnierza sytego, czystego i dobrze zaopatrzonego można również wiele wymagać, to też służba ogólna w I Dyonie, poziom wyszkolenia kierowców, podniesione zostały do takiego poziomu, że służyć mogą za wzór każdemu oddziałowi tej czy innej broni.

Program wyszkolenia kierowców, po uzgodnieniu z Urzędem Ruchu Kołowego Komisarjatu Rządu m. st. Warszawy, odpowiada w zupełności najnowszym wymogom i przepisom techniki jazdy samochodowej, to też egzamin kierowcy wojskowego w kolumnie szkolnej dyonu najzupełniej wystarcza dla otrzymania w Urzędzie Ruchu prawa jazdy na samochodach cywilnych.

Dowódcami 1 Dywizjonu Samochodowego, po płk. Mrozińskim byli: mjr. Sobol Narcyz, mjr. Grabowski Józef, ppłk. Sobański Wacław i dowodzący do chwili obecnej I-szym Dyonem ppłk. Dembowski Erazm.



Centralna kolumna samochodów osobowych Dyonu Nr 1

Wojska samochodowe w świetle cyfr



Kolumna samochodów ciężarowych Dyonu Samochodowego Nr 1

Ruch i ładunek. Z ostatatniego rocznego 1925 r. wydania statystyki wojsk samochodowych wynika, że w przeciągu całego roku, kursowało dziennie w wojskach samochodowych ogółem samochodów i motocykli różnych typów (prócz szkolnych i pancernych) około 300 sztuk.

Samochody te przeszły 3.338.920 km. drogi i przewiozły 512.826 osób i 183.770 ton ładunku.

Jeśli weźmiemy pod uwagę, że przeciętny wagon towarowy przewozi za jejednorazowem załadowaniem 30 osób, lub 15 ton ładunku, to otrzymamy, że samochody wojskowe wykonały pracę, dla której potrzeba byłoby użyć 29.345 wagonów, czyli 773 pociągów po 40 wagonów każdy.

*

Materjały pędne. W ciągu okresu sprawozdawczego zużyto 1.515.333 kg. benzyny, czyli 151.533 cystern kolejowych, 190.860 kg. oleju, 40.495 kg. nafty (4.049 cystern kolejowych) i 38.260 kg. ropy (3.926 cystern).

*

Warsztaty. W własnych warsztatach samochodowych, remontuje się rocznie około 1000 samochodów, z liczby kursujących i oczekujących remontu z lat ubiegłych. Warsztaty te zatrudniają 1400 robotników cywilnych.

*

Wyszkolenie. Obóz Szkolny Wojsk Samochodowych przeszkala w ciągu roku 45 oficerów, 95 podoficerów zawodowych i 10 majstrów wojskowych na kursach: oficerskim 7-mio miesięcznym, podoficerskim 6-cio miesięcznym i majstrów wojskowych — 8-mio miesięcznym.

Kolumny Szkolne Dyonów dają rocznie 650 dobrze wyszkolonych kierowców.

Z kolumn szkolnych wychodzą kierowcy z dużym zasobem wiedzy i odpowiednią wprawą, tak, że przy zwolnieniu szoferów z wojska, dla otrzymania posady kierowców prywatnych, nie żąda się od nich składania dodatkowych egzaminów, lecz na byte w kolumnach szkolnych prawa jazdy zamieniane są odrazu przez Urząd Ruchu Kołowego Komisarjatu Rządu na prawo jazdy cywilne.

*

Wypadki. Na ogólną ilość 300 kursujących samochodów, w ciągu 1925 r., było 14 wypadków z ludźmi i 32 wypadki zderzenia lub najechania na przedmioty ruchome; razem 46 wypadków. Procentowo cyfra ta jest znacznie mniejszą od cyfry wypadków w identycznych warunkach zagranicą.

MOTOR PODCZAS WOJNY

Do wojny odnosimy się nawet my wojskowi — dwojako: albo traktujemy ją jako coś bardzo nierealnego, co niedaleko stoi od najwięcej zawiłych fantazji powieściopisarskich, albo lekceważymy ją, porównując ostatnio toczone z Rosją bolszewicką walki — z obecnem naszem przygotowaniem. Może rzeczywiście niema dziś powodu wojny się spodziewać; niemniej przeto wojsko musi ustosunkować się do zagadnień wojny w sposób całkowicie realny i zdecydowany.

Jednym z takich przykładów obstrukcyjnego ustosunkowania się do zagadnień wojny, jest lekceważenie motoru w projektowanych rozwiązaniach zadań wojska, szczególnie na froncie wschodnim. Pomimo najniekorzystniejszych hamulców — spowodowanych brakiem własnej produkcji, drożyzną materjałów pędnych, wreszcie fatalnym stanem lub nieistnieniem prawie sieci dróg kołowych, na bardzo znacznych nawet obszarach kraju, motor zdobywa sobie powoli wprawdzie, ale systematycznie, krok za krokiem, należne mu miejsce w życiu gospodarczem kraju. Nie tylko takie — w oczy łatwo rzucające się przykłady — jak szybki zalew Warszawy dorożkami samochodowemi, ale statystyczne dane o przywozie samochodów, stwierdzają istnienie u nas silnego pędu ku motoryzacji, ku zastąpieniu pracy mięśni ludzkich i zwierzęcych—pracą metalu i benzyny.

Przy porównywaniu przywozu do Polski za miesiąc styczeń 1925 i tenże miesiąc 1926 roku widzimy ogromny spadek przywozu ogólnego, wyrażający się w poszczególnych pozycjach następ. cyframi: (pierwsza oznacza wartość przywozu w styczniu 1925 — druga w 1926, obliczoną w tysiącach złotych). Broń — 399 i 181. Wyroby zegarmistrzowskie 316 i 75, aparaty fot. 61 i 18. Instrumenty medyczne 165 i 84. Maszyny do pisania 544 i 121. Rowery 429 i 96. Natomiast samochody wykazują spadek bardzo nieznaczny, bo z 1467 tys. zł. na 1346 tys. zł. w styczniu b. r.

Wniosek stąd prosty: samochód zdobył sobie pozycję w Polsce, stał się artykułem użytkowym, opłacającym się nawet przy obecnej konjunkturze, pomocnikiem w pracy.

Wojsko jest naogół organizmem bardzo konserwatywnym. Zarówno z racji swej struktury, jakoteż wielkich kosztów pociąganych za sobą przez wszelkie zmiany; jak wreszcie wskutek rzadkiego bardzo praktycznego wypróbowywania swych środków i narzędzi pracy, oraz nie stosowania prawie wcale tego zabiegu, który w przedsiębiorstwie prywatnem nazywa się kalkulacją i obliczeniem opłacalności — wszelkie zmiany przyjmowane są niechętnie, z dużem niedowierzaniem i zazwyczaj dopiero po wypróbowaniu ich w życiu cywilnem.

Przeciwko szerokiemu stosowaniu motoru podczas wojny przytacza się zwyczajnie zły stan dróg, klimat (śniegi) oraz brak rutynowanej obsługi. Są to niewątpliwie motywy poważne i prawdziwe. Musimy jednak pamiętać o tem, że dwa z nich szybko stracą na sile. Złe drogi winny ulec poprawie i to w szybkiem tempie, zarówno dla potrzeb wojny jak i pokoju, a fachową obsługę motorów już przygotowujemy i rok każdy szybko pomnaża zastępy naszych kierowców.

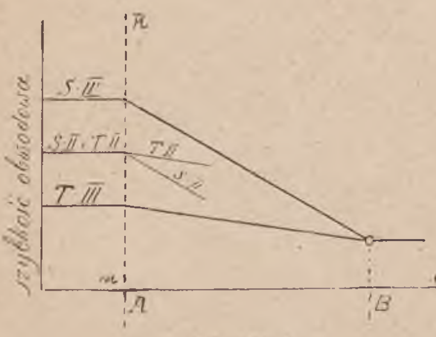
Brak nam — narazie rozwoju życia ekonomicznego — brak będzie mechaników i ślusarzy maszynowych. Tu musimy poczynić planowe kroki ku wykształceniu solidnych pracowników, tak koniecznych dla praktyki cywilnej i wojskowej. Klimatu poprawić tak łatwo nie możemy, ale skutki jego jesteśmy w stanie bardzo poważnie osłabić. Dobrze poprowadzone i należycie utrzymane drogi w $^3/_4$ Polski służyć mogą ruchowi samochodowemu bez trudności w $^1/_4$ zaś głównie na wschodzie — okres trudności komunikacyjnych z powodu śniegów, będzie zarazem okresem ciszy na froncie. Zresztą, tam pewne ilości koni, większe niż na zachodzie, należało by zawsze z góry przewidywać.

Wojsko musi zerwać całkowicie z staremi poglądami, musi przeniknąć na wskroś nowoczesnemi zasadami organizacji pracy, oszczędności czasu, siły i materjałów. Olbrzymie walki nowoczesne wygrać można będzie tylko przy pierwszorzędnej organizacji pracy i zastosowaniu najbardziej nowoczesnych środków w najbardziej ekonomiczny sposób. Motor jako źródło energji ruchu, zastępujący siłę ludzi i zwierząt musi zdobyć sobie w technice wojennej niemniej poczesne miejsce, niż w technice cywilnej.

Kpt. Jerzy Bonkowicz-Sittauer.

ZMIANA PRZEKŁADNI NA SAMOCHODZIE

Przekładnia powinna być tak dobrana, aby silnik mógł pokonywać opór przy poruszaniu się samochodu. Jak wiadomo, jazdę rozpoczynamy na pierwszej przekładni, bo wtedy silnik ma do pokonania opór bezwładności samochodu. Gdy spostrzegamy, że opór się zmniejsza i że silnik nazbyt przyśpiesza, należy zmienić przekładnię na wyższą. Nie przedstawia to żadnych trudności: naciskamy na sprzęgło, zamykamy jednocześnie dopływ gazu i ruchem zdecydowanym, lecz spokojnym, przesuwamy dźwignię z jednego położenia w drugie. Każdy, kto choć raz siedział przy kierownicy, wie, że nie należy wykonywać tej czynności zbyt powolnie, bo samochód może przez ten czas stracić rozpęd, ale nie należy również wykonywać jej zbyt śpiesznie, bo



Rys. Nr 1.

wtedy usłyszymy nieprzyjemny zgrzyt w skrzynce, podobny do tego, jaki słychać, gdy sprzęgło nie wyłącza.

Skąd pochodzi ten zgrzyt? Oto, co postaramy się przy pomocy załączonego wykresu wytłumaczyć.

Na osi poziomej tego wykresu oznaczamy czas, jaki upływa podczas zmiany przekładni. Na osi pionowej oznaczamy szybkość obwodową kół zębatych w skrzynce przekładniowej. Szybkość ta będzie różną w zależności od średnicy koła i od szybkości obrotowej wałka, na którym dane koło jest osadzone.

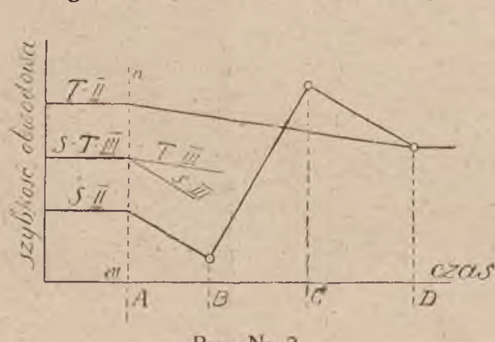
W zasadzie każda skrzynka przekładniowa musi posiadać przynajmniej dwa wały równoległe. Jeden z nich połączony z silnikiem nazwiemy literą S, jest to wałek napędzający. Drugi, połączony z kołami tylnemi nazwiemy literą T, jest to wał napędzany. Na obu wałach mamy osadzone koła zębate różnej średnicy, które mogą się ze sobą zazębiać parami. Koła te będziemy oznaczali cyfrą rzymską I, II lub III, w zależności od tego, dla której przekładni mają służyć. Oprócz cyfry będziemy dodawali literę S lub T w zależności od tego, na którym wałku dane koło jest osadzone. W myśl tej umowy III — S oznacza koło zębate trzeciej przekładni na wałku napędzającym, II — T oznacza koło zębate drugiej przekładni na wałku napędzanym. Umowa jest nam potrzebna dla łatwiejszego zrozumienia się w dalszym ciągu.

Gdy mamy załączoną drugą przekładnię, to koła zębate II — S i II — T mają jednakową szybkość obwodową. Jest to najzupełniej oczywiste: ilość obrotów tych kół w jednostce czasu nie jest równa ale zęby ich poruszają się z jednakową szybkością, gdyż się ze sobą zazębiają. Oznaczamy sobie na wykresie szybkość obwodową kół zębatych drugiej przekładni i zadajmy sobie pytanie, jaka będzie szybkość obwodowa kół zębatych w przekładni trzeciej. Koło zębate trzeciej przekładni na wale napędzającym (III — S) jest większe od koła drugiej przekładni na tym samym wale (II — S) i dlatego będzie miało szybkość obrotową większą (patrz rys. 1). Koło zębate trzeciej przekładni na wale napędzanym (III — T) jest mniejsze od koła drugiej przekładni na tym samym wale, ma więc i szybkość obwodową mniejszą. Tak się sprawa przedstawia podczas jazdy na drugiej przekładni. W pewnej chwili, oznaczonej na rysunku linją m-n, sprzęgło zostaje wyłączone i koła drugiej przekładni zostają rozsunięte.

Czy możemy wówczas odrazu połączyć koła trzeciej przekładni? — Oczywiście, że nie, bo ich szybkości obwodowe nie są równe. Ażeby koła zębate można było połączyć bez zgrzytu, aby zęby nie uderzyły o siebie, szybkości obwodowe obu kół muszą być równe.

Pozostawmy dźwignię przekładni przez pewien czas na luzie i zobaczmy co z tego wyniknie. Wał S pozostawiony sam sobie, odłączony przez sprzęgło od silnika i odłączony od wału T będzie zwalniał biegu i szybkość obwodowa jego kół zębatych będzie maleć. Wał T również będzie zwalniał biegu, bo cały samochód traci rozpęd, ale to zwalnianie jest nieznaczne, bo samochód może dłuższy czas toczyć się siłą bezwładności. Po chwili wał S zwolni biegu na tyle, że szybkość obwodowa koła III — S zrówna się z szybkością obwodową koła III — T. Będzie to najodpowiedniejszy moment do włączenia trzeciej przekładni. Cały ten czas, jaki upłynął od rozłączenia drugiej przekładni, należy wyczekać z lewarkiem przekładniowym w pozycji obojętnej „na luzie“.

Jak długo trzeba wyczekać — sekundę — mniej, czy więcej? To zależy od bardzo wielu przyczyn. Po pierwsze od budowy wału S, a szczególniej od budowy tej części sprzęgła, która jest z tym wałem połączona. Jeżeli odpowiednia część sprzęgła jest lekka, wał odrazu traci rozpęd i połączenie kół zębatych może nastąpić bardzo prędko. W przeciwnym razie z połączeniem III przekładni trzebaby czekać bardzo długo. Oczywiście, że im prędzej możemy przekładnię załączyć, tem lepiej, to też konstruktor stara się zawsze dać stożek sprzęgła jak najlżejszy, a jeżeli mamy sprzęgło warstwowe, które, jak wiadomo, składa się z bębna dużego i małego, to na wale S osadzany jest



Rys. Nr 2.

mniejszy bęben, jako mający mniejszą bezwładność. Po drugie czas, potrzebny do prawidłowego załączenia przekładni zależy od rodzaju drogi, od tego, czy samochód traci rozpęd prędzej, czy wolniej. Na prostej, gładkiej drodze zmiana przekładni odbywa się o wiele łatwiej, niż na drodze błotnistej lub piaszczystej. Na ciężkiej drodze samochód odrazu traci rozpęd i czasami tak się zdarza, że nie można bez hałasu zmienić przekładni. Ażeby tę trudność usunąć niektóre samochody zaopatrzone są w specjalny hamulec dla hamowania wału S. Po wyłączeniu sprzęgła wał ten zostaje odrazu przyhamowany i odrazu można bez zgrzytu załączyć nową przekładnię. Taki pośpiech jest właśnie potrzebny przy jeździe po ciężkiej drodze, gdy samochód nie może długo poruszać się rozpędem.

Rozpatrzmy teraz szczegółowo, jak odbywa się zmiana przekładni odwrotna, to znaczy, gdy przechodzimy z przekładni czwartej na trzecią lub z trzeciej na drugą.

Przypuśćmy, że jedziemy na trzeciej przekładni. Po rozłączeniu kół zębatych III-S i III-T nie możemy załączyć drugiej przekładni, bo koło zębate II-S ma szybkość obwodową mniejszą niż koło II-T (patrz rys. 2). Czekanie nic tutaj nie pomoże, bo wał S zatrzyma się znacznie prędzej od wału T. Wynika stąd, że gładkie, bez zgrzytu, załączenie kół drugiej przekładni jest bardzo trudne. Jakaż jest na to rada? — Trzeba koło II-S podpędzić. W jaki sposób? — Włączyć sprzęgło, dodać gazu, potem znowu wyłączyć. Wskutek tego wał S będzie się prędzej obracał i gdy szybkość obwodowa koła II-S zrówna się z szybkością obwodową koła II-T, można będzie przekładnię załączyć. Ostatecznie więc czynności niezbędne przy zmianie przekładni z wyższej na niższą są następujące (patrz rys. 2). W chwili A wyłączenie sprzęgła z dodaniem gazu, w chwili C powtórne wyłączenie sprzęgła, w chwili D załączenie niższej przekładni. Ten sposób zmiany przekładni daje doskonałe rezultaty na równej drodze, ale zmiana przekładni z wyższej na niższą np. z trzeciej na drugą, potrzebna jest zwykle przy jeździe pod górę, ale wtedy samochód tak szybko traci rozpęd, że na wykonanie tych wszystkich czynności braknie poprostu czasu. W takich razach można zaryzykować uproszczony sposób: przerzucić lewarek jak najszybciej, bez wyłączania sprzęgła. Przy zmianie przekładni z niższej na wyższą byłoby to niemożliwe, ale przy zmianie, o jakiej mówimy udaje się w zupełności, należy tylko działać szybko i nie zmniejszać gazu.

K. W.

Wakacje w samochodzie

Śród grupy oficerów garnizonu warszawskiego posiadających samochody wyłoniła się myśl spędzenia wakacji i urlopu wypoczynkowego w samochodzie i pod namiotem, na łonie natury, wędrując z miejsca na miejsce.

Ktoby z pośród czytelników i członków klubu, pragnął przyłączyć się do takiej wycieczki, prosimy o zgłoszenie się listownie do redakcji, gdzie udzielone zostaną bliższe informacje.

WOLNA TRYBUNA

O kupno taniego samochodu

Po przeczytaniu statutu uważam, że przed przesłaniem mi tegoż miała być rozwiązana najważniejsza kwestja, to jest umożliwienie zakupu samochodu; z tą kwestją bowiem, jest związane istnienie klubu na szerszą skalę, w przeciwnym razie istnienie powyższego związku ograniczy się do frekwencji kilku członków, co dla armji nie miałoby żadnego znaczenia.

Dla nas oficerów wtedy ten klub ma znaczenie o ile umożliwi:

a) zakupienie auta najtańszego typu, po bardzo niskiej cenie około 2.500 złotych na raty miesięczne à 50 złotych. M. S. Wojsk. da 3 miesięczną zaliczkę, co umożliwi zapłacenie samochodu bez wielkiego ciężaru dla oficerów w przeciągu trzech lat.

Sposób zapłaty:

3 miesięczna gaża kapitana 300 zł. z pożyczką . . . . 1000 zł.
36 rat à 50 złotych . . . 1800 „
Razem . . . 2800 zł.

więcej samochód nie może kosztować.

b) zakupienie samochodu lepszego tyyu za 5000 złotych.

Sposób zapłaty:

3 miesięczna pożyczka . . 1000 zł.
36 rat à 100 złotych . . . 3600 „
Razem około . . . 5000 zł.

Zakupienie za raty miesięczne à 100 złotych jest tylko możliwe dla oficerów sztabowych, albo dwóch oficerów młodszych razem.

Prawa ze strony Wojskowego Klubu Samochodowego.

a) samochód aż do chwili zapłacenia rat jest własnością klubu względnie M. S. Wojsk.

b) właściciel i samochód asekurowany jest prywatnie na połowę wartości samochodu.

Prawa M. S. Wojsk.:

Na wypadek mobilizacji, alarmu, ćwiczeń nie więcej jak 7 dni w roku stoi auto do dyspozji M. S. Wojsk.

Ewidencja: wszelkie zmiany muszą być meldowane M. S. Wojsk.

Konstrukcja samochodu musi odpowiadać wymogom M. S. Wojsk.

Tak długo jak cena samochodu nie będzię zniżona do $^1/_4$ części normalnej i nie będzie umożliwione nabycie go na raty miesięczne à 50 zł., nie ma widoku, aby większa ilość oficerów samochody kupiła.

Wagner płk.

O objętość „Automobilisty“.

Trzeba przyznać, że numer pierwszy naszego organu trochę zawiódł moje oczekiwania; spodziewałem się czegoś w rodzaju komunikatu, mniej lub więcej nudnego „organu“ — a dostałem do rąk prawdziwe pismo.

Pismo przedewszystkiem dlatego, że ma ono duszę, pulsuje w nim krew, drgają nerwy. Tylko, że miła ta istota ma trochę za słabe kości, za mało ciała. Trzeba ją podobno lepiej żywić, dać mu łyknąć świeżego powietrza, nie przez otwarty na kilkanaście minut lufcik dusznego, redakcyjnego pokoju, ale przez wyprowadzenie go na miasto i poza miasto, na „szerokie” i wysokie drogi, na nasze polskie bezdroża nawet. Trzeba nam, opiekunom i przyjaciołom tej istotki móc samym wyrwać się w swiat — za kierownicą.

Ale też trzeba prócz materjałów obfitszych — które się znajdą — stworzyć również warunki rozwoju pisma. Trzeba dodać mu ciała, pogrubić kości, zabarwić policzki rumieńcem. Powiększenie objętości, oparcie na pewniejszych podstawach finansowych i zdecydowanie się na ilustracje — oto moje postulaty. Pierwszy i trzeci pod adresem wydawców i redakcji, drugi do kolegów prenumeratorów skierowany. Trzeba podnieść prenumeratę, najmniej do 1 zł miesięcznie i podwoić objętość. Wtedy szturmem zdobędziemy sobie czytelników.

Myślałem nawet o podwojeniu numeru — kosztem przejścia na miesięcznik, ale przy spełnianiu zadań organu klubu, na tak rzadkie okresy decydować się nie można. A jednak podwoić objętość trzeba, no i trochę ilustracji dodać koniecznie.

Pomyślmy wspólnie; zrobimy przecież coś chyba! Zaczęło się dobrze — nie podobna dalej nie ulepszać.

J. S. B.

Od Wydawnictwa: Głos zachęty przyjmujemy z radością do wiadomości. Co do nas należy już uczyniliśmy. Oczekujemy obecnie na rewanż ze strony czytelników!

Poradnik techniczny

Pytanie 1:

Co może być przyczyną, że na samochodzie posiadającym akumulator i prądnicę do ładowania, światło zwiększa swoje natężenie do tego stopnia, iż powoduje przepalanie się żarówek?

Por. Kom.

Odpowiedź:

Jedną z najczęstszych przyczyn jest zanieczyszczanie (zoksydowanie) się końcówek przy akumulatorze. Prąd z dynamo omija akumulator i stosownie do ilości obrotów silnika zmienia się napięcie w instalacji. Aby uniknąć wyłączenia się akumulatora należy końcówki jego dobrze oczyścić, celem uzyskania dobrego styku (kontaktu) następnie silnie przykręcić zaciski przewodników i po przykręceniu posmarować tłuszczem.

Pytanie 2:

Jakie znaczenie ma długość tłoka? Porównując tłoki silników spalinowych różnych typów spostrzegłem, że stosunek długości tłoka do jego średnicy nie jest jednakowy.

Dlaczego tak bywa? *Z. R.*

Odpowiedź:

Normalne zużycie tłoka polega na wytarciu. Wytarcie to powstaje wskutek bocznego nacisku tłoka na ścianki cylindra. Im większa jest długość tłoka tem większa jest powierzchnia, na którą nacisk boczny się rozkłada i tem samem mniejsze jest zużycie. Tłok długi będzie więc trwalszy w użyciu, ale jednocześnie tłok długi będzie cięższy. Wynika stąd różnica pomiędzy tłokami silników różnych typów. Silniki warsztatowe, których ciężar nie gra roli, a które winny być w użyciu jaknajtrwalsze — mają tłoki bardzo długie, 2 lub 3 razy dłuższe od średnicy. Silniki lotnicze, w których wszystko ustępuje przed wymaganiem lekkości — mają tłoki, których długość jest mniejsza od średnicy. Tłoki samochodowe zajmują miejsce pośrednie, mając długość nieznacznie większą od średnicy.

ODEZWA DO PP. DOWÓDCÓW DYONÓW SAMOCHODOWYCH

Rozwój automobilizmu w Polsce jako sportu i turystyki, oraz rozwój krajowego przemysłu samochodowego, zależy, w dużej mierze od stanu dróg bitych, oraz mostów drogowych, któremi tak gęsto usiana jest nasza sieć komunikacji szosowej.

Otóż, redakcja „Automobilisty Wojskowego” zwraca się z prośbą do pp. Dowódców Dyonów Samochodowych, a za Ich pośrednictwem do wszystkich pp. Oficerów Wojsk Samochodowych, o łaskawe nadsyłanie swoich uwag odnośnie stanu dróg bitych w Polsce, na odcinkach, które osobiście znają i po których z racji swojej służby uczęszczają.

Otrzymywany w ten sposób materjał pozwoli redakcji, na łamach Automobilisty, sprawy te odpowiednio zreferować i zainteresowanym czynnikom do wiadomości podać.

Prosimy więc o wiadomości: o stanie dróg, o stanie znaków drogowych, o stanie tablic, wskazujących kierunek drogi, o przerwach w komunikacji drogowej, o odległościach między różnemi miejscowościami i o ich ścisłem oznaczaniu na słupkach kilometrowych i wogóle o tem wszystkiem co pp. Oficerowie uznają za stosowne podać do publicznej wiadomości, dla zwrócenia uwagi właściwych urzędów państwowych.

KONKURS

na najtrafniejszą i najlepiej uzasadnioną odpowiedź na pytanie.

Co właściwie stuka w silniku gdy dajemy zbyt wczesne zapalanie?

Każdy automobilista wie dobrze, że dając zbyt wczesne zapalanie szczególniej na małych obrotach i przy pełnem obciążeniu silnika, — daje się słyszeć dźwięczny metaliczny stuk — Co wtedy właściwie stuka? Oto pytanie wywołujące wiele dyskusji.

Co sądzisz o tem czytelniku?

Za najlepiej umotywowane odpowiedzi redakcja przeznacza 3 nagrody: znaczek klubowy dla członków Klubu i dwie książki.

PRZEMYSŁ I HANDEL SAMOCHODOWY

SAMOCHODZIK „IRADAM" INŻ. GLÜCKA

Jednem z najważniejszych zadań techniki automobilowej jest wytworzenie nieskomplikowanego, a przytem sprawnie i ekonomicznie pracującego wehikułu. Tym warunkom w szczególności musi odpowiadać mały samochód, używany i prowadzony przeważnie przez ludzi, nie posiadających technicznego wyszkolenia, a których zawód wymaga niezawodnego środka lokomocji.

Opisany poniżej typ małego samochodu, wskutek swej odmiennej konstrukcji, a w szczególności przez zastosowanie odpowiedniego mechanizmu do przenoszenia siły motoru na tylne koła, ma bardzo prostą budowę, sprawnie funkcjonuje i jest tani. Samochód ten nie posiada długiego, siłę pochłaniającego wału kardanowego, ani też łańcuchów lub pasów do popędu; jego silnik wbudowany jest z tyłu i działa na (przegubowo w bloku maszynowym) osadzone półoski tylnych kół.

Źródłem popędu jest z tyłu umieszczony dwucylindrowy (z przeciwległemi cylindrami) silnik spalinowy chłodzony powietrzem przy pomocy turbiny. Praca silnika zostaje przeniesiona do skrzynki biegów, skąd dostaje się do, w przegubach zawieszonych, półosiek tylnych kół. Przeguby umożliwiają przesyłanie ruchu ze stale w podwoziu umocowanego bloku maszynowego, do wciąż zmieniających swe położenie półosiek. Konstrukcja przegubów jest tego rodzaju, że nie wpływają one niekorzystnie na wydajność mechanizmu. Do przesiesienia reakcji ruchu napędowego na blok maszynowy, wzgl. podwozie, użyty jest resor, a także oparte w bloku maszynowym widlaste prowadniki, któremi zaopatrzone są pochwy półosiek.

Nadwozie posiada kształt kroplowy, co wpływa na zmniejszenie oporu powietrznego i tem samem zwiększa wydajność; wykonane ono może być z drzewa, blachy lub odlewu. Nadwozie blaszane może obejść się bez specjalnego szkieletu, a to w ten sposób, że styki poszczególnych części zaopatrzone są falcami (zakładkami), które usztywniają całość.

Do uruchomienia silnika służy mechaniczny (nie elektryczny) rozrusznik, posiadający obok kierowcy ręczny lewarek, za pociągnięciem którego silnik dostaje potrzebny mu do pracy impuls. Przełącznica biegów w ten sposób komunikuje się z pedałem sprzęgła, że nie jest możliwa zmiana biegu bez poprzedniego wyprzęgnięcia silnika. Także nagłe sprzęganie silnika z resztą mechanizmu, szkodliwe dla całego wozu, jest uniemożliwione. Tego rodzaju urządzenia chronią przed niemiłymi skutkami nieumiejętnej obsługi. Siedzenia znajdują się między osiami, w miejsach gdzie wstrząsy najmniej dają się we znaki. Dobre resorowanie i duże koła oraz niskie umieszczenie środka ciężkości przyczyniają się do wygodnej jazdy tym samochodem.

Wytyczną linją konstrukcji tego samochodu jest redukcja do minimum wewnętrznych oporów, zmniejszenie nieresorowanych mas, prosta, tania, a przytem mocna budowa, pozwalająca na używanie tego rodzaju wehikułów nawet na najgorszych drogach i nie wymagająca wyszkolonych rąk do obsługi.

Rycina I wyobraża przekrój podłużny samochodu, zaś ryc. 2 widok z góry po usunięciu przedniej i tylnej maski (pokrywy).

Rama podwozia 1 wykonana jest z wysokościennej walcówki profilu I lub blachy stalowej. Dla zmniejszenia wagi belki ramy zaopatrzone są szeregiem otworów. Podłużnice ramy zbiegają się ku przodowi i są zagięte ku górze. Do poprzeczki ramy przymocowane są przednie resory 2, wspierające się drugim końcem na osi. Tylna oś 4 składa się z trzech części: środkowej-stałej, znajdującej się w bloku maszynowym i dwóch po obu jej końcach w przegubach umocowanych półosiek, które swobodnie mogą się odchylać, pozwalając w ten sposób osadzonym na nich kołom dostosować się do terenu. Półoski wsparte są poprzecznym resorem. Silnik dwucylindrowy ma naprzeciwległe cylindry 5 i chłodzony jest powietrzem, które dostaje się kanałem 6 do turbinki 7 i tłoczone jest na kryte cylindry zaopatrzone żeberkami. Żeberka te otaczają cylinder według linji śrubowej. W ten sposób powierzchnia cylindrów jest stale otoczona szybko krążącym zimnym prądem powietrznym, który musi przebyć ściśle mu przez kształt żeberek wyznaczoną drogę. Chłodzenie jest zupełnie wystarczające i niezależne od ruchu wozu. Kanał 6 może mieć też odpowiednią zasuwę dla zmniejszenia wlotu. Do dostarczania prądu dla zapału i światła służy magneto 9. Paliwo przypływa ze zbiornika 10, który może być umieszczony w bliskości bloku maszynowego lub też w innem miejscu. Silnik zblokowany jest ze skrzynką biegów II, z której ruch przeniesiony jest ślimakiem i trybem na tylną oś 4. Przy najszybszym biegu przeniesienie siły motoru na ślimak jest bezpośrednie, tj. bez pomocy trybów skrzynki biegów. Wychodzące z osłon cylindrowych powietrze chłodzi rurę wydechową, którą przedostają się wydyszyny do głusznika 12.

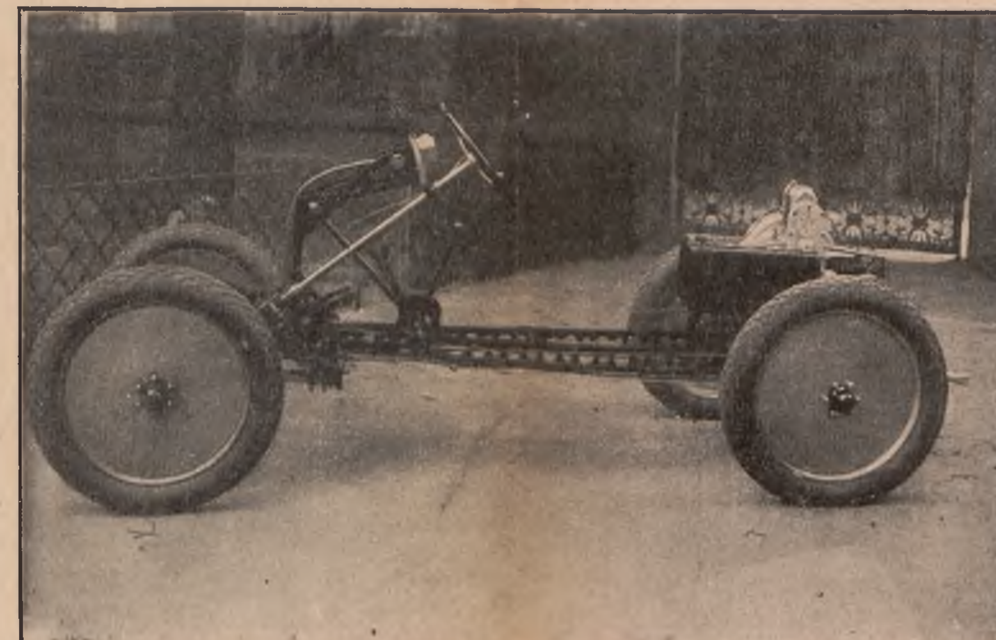
Do uruchomiania silnika służy mechaniczny starter (rozrusznik) wprowadzany w działanie lewarkiem 13. Pozostałe dwa lewarki 14 i 15 obsługują hamulce i zmianę biegów. Lewarek 13 jest składany i daje się w ten sposób przeginać, że podczas jazdy może znajdować się w położeniu leżącem tuż nad podłogą i zupełnie w dostępie do pozostałych dźwigni nie przeszkadza.

Karoserja (nadwozie) ma kształt kroplowy, najbardziej zbliżony do ideału aerodynamicznego.

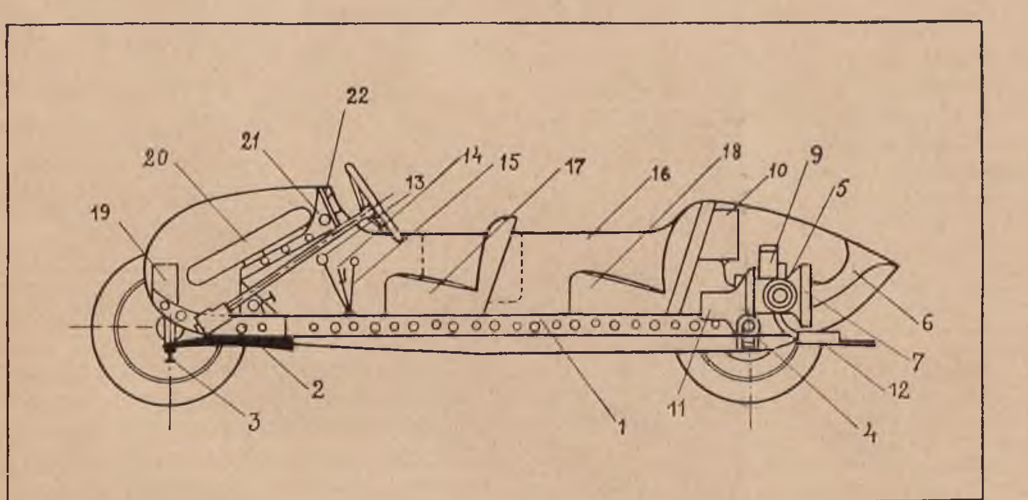
Siedzenie kierownicy 17 znajduje się na przodzie, zaś za nim są siedzenia 17 dla pasażerów. Te ostatnie siedzenia dają się łatwo wyjmować i mogą być zastąpione skrzynią na pakunki.

Przednia i tylna maska (pokrywa) karoserji są do otwierania. Na przodzie znajduje się skrzynka na narzędzia 19 i akumulator, a także rezerwowe koło 20 umocowane do podpórek 21, służących jednocześnie do podtrzymania deski instrumentowej 22.

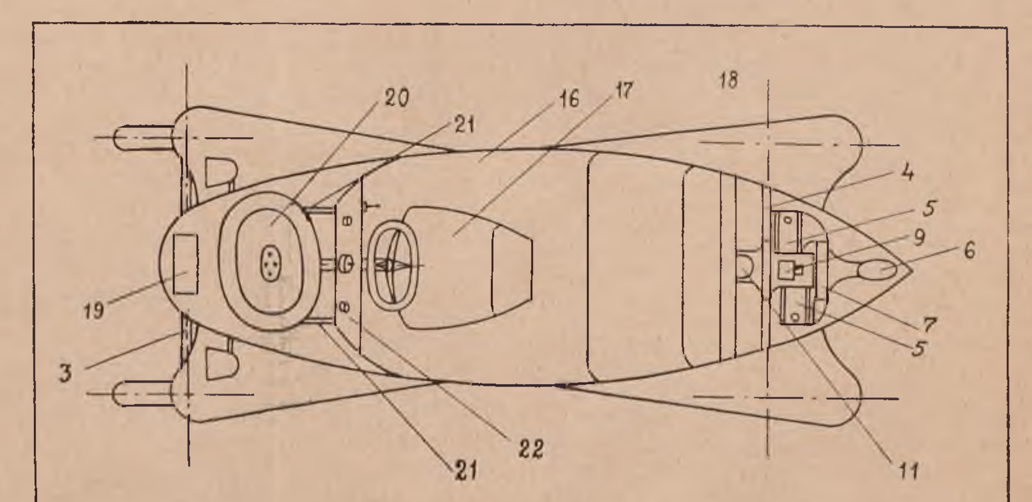
Podwozie posiada silnik o pojemności cylindrów 495 cm. sześc., która rozwija przy 1800 obrotów na minutę moc 6 KM. Pomimo stosunkowo tak słabego silnika wóz ten, przy próbnych jazdach z obciążeniem prowizorycznej karoserji, dwóch dorosłych osób i jednego dziecka 12 letniego, rozwijał na równinie szybkość 58 klm na godz. Wszystkie wzniesienia, spotykane w górzystych okolicach Krakowa wóz z tem samem obciążeniem łatwo pokonywał przy ewent. włączeniu wolniejszych biegów. Zużycie benzyny było $3^1/_2$ do 4 kg na 100 klm. Zużycie oliwy bardzo minimalne. Wóz wykazuje dobre własności jazdy: nie rzuca zbytnio, trzyma się drogi, nie zarzuca na skrętach nawet na śliskim gruncie i przy dużej chyżości.



Rycina Nr 1. — Samochodzik „Iradam" widok z boku



Rycina Nr 2. — Podłużny przekrój samochodziku „Iradam"



Ryc. Nr 3. — Widok samochodziku „Iradam" z góry, po usunięciu przedniej i tylnej maski

Polski przemysł samochodowy

Polski przemysł samochodowy, jak powszechnie wiadomo, znajduje się w powijakach, a właściwie niema go wcale. Te nieliczne próby zrealizowania różnych „C.W.S.", inż. Tańskiego, „Stetysz" — St. Tyszkiewicza, oraz „Iradam" — inż. Glücka, znajdują się zaledwie w fazie prób i doświadczeń, żmudnych i kosztownych; lecz co się tyczy produkcji chociażby niewielkiej narazie serji samochodów na sprzedaż, to działalność w tym kierunku pozostaje w dalszym ciągu w sferze marzeń i tęsknot nieziszczalnych.

Dlaczego?

Czy w Polsce brakłoby nabywców na samochody krajowej produkcji? Czy może brak potrzebnego kapitału na uruchomienie polskiej fabryki samochodów?

Nie. Nie brak ani jednego ani drugiego!

Przyczyna leży głębiej. Przedewszystkiem zalanie rynku polskiego przez produkty przemysłu samochodowego Francji, Włoch i Ameryki. Sfery handlowe polskie doskonale i bez ryzyka zarabiające na pośrednictwie i przedstawicielstwach samochodów zagranicznych, nie są zainteresowane w przemyśle krajowym, który gdyby powstał i rozwinął się, pozbawiłby wiele firm tych zarobków.

Druga przyczyna to brak wiary we własne siły, brak zaufania do produkcji krajowej. Utarło się z dawien dawna w Polsce, że tylko to co pachnie „zagranicą" jest dobre i trwałe....

Po trzecie. Brak twórczej inicjatywy i zmysłu orjentacyjnego w sferach rozporządzających odpowiedniemi kapitałami, gdzie pogoń za wielkim i łatwym zarobkiem skłania raczej kapitał polski do spekulacyj handlowych na krótką metę, niż do wkładów inwestycyjnych, których amortyzacja wymaga znacznie dłuższego czasu, stwarza obecny stan rzeczy, przeciągający się w dziedzinie przemysłu samochodowego niezwykle długo.

Konstruktor, mechanik i robotnik polski, oraz przemysł żelazny dowiódł na próbach dotychczas poczynionych, że stoi na wysokości zadania. Czekamy na kapitał. Krajowy nie ma odwagi, zagraniczny byłby nierozsądny, gdyby przyczyniał się do powstania przemysłu samochodowego polskiego i tym sposobem pozbawiał się w przyszłości tych kolosalnych zarobków i rynków zbytu jakie posiada obecnie w Polsce.

A tymczasem wywozimy dolary zagranicę zamiast skupić je w kraju dla uruchomienia własnego przemysłu samochodowego.

*

Redakcja „Automobilisty Wojskowego" otwierając na swych łamach rubrykę przemysłu i handlu samochodowego, stawia sobie za zadanie poruszenia sfer odpowiednich w kierunku uruchomienia polskiego przemysłu samochodowego.

Jednocześnie, w dziale tym zapoznamy czytelników naszych z istniejącemi już konstrukcjami samochodów pochodzenia polskiego i z poczynaniami ich twórców.

Na pierwszy ogień idzie samochodzik „Iradam" inż. Glücka.

„Ursus" Pierwsza polska fabryka samochodów ciężarowych.

Dowiadujemy się że z dniem 1 czerwca, rozpocznie swoją działalność pierwsza w Polsce fabryka samochodów ciężarowych, przeznaczonych dla wojska i urzędów państwowych.

Budowa fabryki tej trwa już od dłuższego czasu. Obecnie nadeszły do Warszawy, względnie znajdują się w porcie gdańskim, zamówione przed rokiem obrabiarki, oraz kończy się montowanie odlewni.

Fabryka ta, istniejąca pod nazwą „Ursus" budować będzie narazie samochody ciężarowe — półtora i trzy tonowe i na początek, zatrudniać będzie około 600 robotników.

Niezadługo więc ujrzymy na jezdni warszawskiej pierwsze polskie samochody ciężarowe.

Ameryka monopolizuje światowy rynek automobilowy.

Statystyka roku ubiegłego wykazuje stopniowe opanowanie wszystkich rynków świata przez amerykański przemysł automobilowy. W 1925 r. produkcja amerykańska wzrosła z trzech milionów maszyn do 4.5 milionów, przy ogólnej tendencji obniżenia cen na samochody. Eksport automobilów wzrasta i opanowuje nietylko takie kraje jak Chiny. Persja, Turcja ale i kraje o rozwiniętej produkcji automobilowej. Niemcy in. p. są zalane amerykańskiemi maszynami i bezskutecznie z niemi konkurują. Anglja traci rynek swoich dominjów. Powodzenie przemysłu samochodowego powoduje decydujący wpływ Ameryki na rynki surowców, niezbędnych dla produkcji samochodów.

Ford w Niemczech.

W ekspansji amerykańskiego przemysłu samochodowego do Niemiec, oczywiście najintensywniejszy udział bierze Ford.

W chwili obecnej przystępuje on do budowy olbrzymich warsztatów pod Berlinem, gdzie będą się budowały samochody Forda z części całkowicie sprowadzonych z Ameryki i od których cła się w Niemczech nie płaci. Spodziewać się wobec tego należy zupełnego opanowania rynku niemieckiego przez fabrykaty Forda.

KURS KIEROWCÓW

WOJSKOWEGO KLUBU SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLOWEGO

W dniu 22 marca b. r. nastąpi otwarcie **I Kursu Kierowców W. K. S. i M.** Kursy odbywać się będą w Obozie Szkolnym Wojsk Samochodowych.

Zapisy przyjmuje Sekretarjat Klubu — codziennnie między godz. 18—20.

Adres: **Przejazd Nr 10, tel. 51-25.**

Z ŻYCIA ORGANIZACYJNEGO

Poznań organizuje Oddział Wojskowego Klubu Samoch. i Motoc.

Donoszą nam z Poznania, że grono kilkunastu oficerów DOK VII przystępuje do organizowania oddziału naszego Klubu w stolicy Wielkopolski.

Obecnie prowadzone tam są kursy samochodowe dla 50 oficerów przy 7 Dywizjonie Samochodowym. Czas trwania kursu 3 miesiące. Akcja ta spotyka się z pełnem poparciem D-cy DOK VII, gen. dyw. Sosnkowskiego. Motorem całego ruchu jest adjutant D-cy DOK VII, por. Podhajecki.

Nowej placówce samochodowej życzymy powodzenia i owocnej akcji, oraz rychłego nawiązania czucia z naszem pismem.

Oddział Wojsk. Klubu Samoch. i Motoc. w Sanoku.

W garnizonie tutejszym zorganizowało się około 20 oficerów, którzy z p. płk. Stutzmad-cą 2 p. s. p. na czele, przystępuje do uruchomienia oddziału naszego Klubu w Sanoku.

Szczęść Boże! Jeśli tak dalej w innych pułkach pójdzie — to jako żywo zakładamy wkrótce własną fabrykę samochodów, bo zagranicznych nie nadążą sprowadzać...

(Istnieje ograniczenie na wwóz samochodów do Polski).

Oddział W. K. S. i M. w Bielsku

Donoszą nam z Bielska, że przy kadrze instruktorskiej 3 p. strzel. pod., przy czynnym udziale znanego w wojsku i w całym polskim sporcie płk. Wagnera, organizuje się oddział Polskiego Klubu Samochodowego i Motocyklowego.

NASZA ANKIETA

Wnioski rzeczowe i życzenia pobożne...

W odpowiedzi na najgłówniejsze pytania naszej ankiety, którą w Nr 1 „Automobilisty Wojskowego” podaliśmy do publicznej wiadomości, nie zdołaliśmy wyczerpać całego materjału korespondencji, a zwłaszcza wniosków i życzeń członków wyrażonych pod adresem zarządu klubu.

Segregując i poddając ocenie ten materjał zauważyliśmy z zadowoleniem, że z pośród setki odpowiedzi wybijają się na pierwszy plan sprawy, o których sam zarząd poważnie myśli i które nazywamy wnioskami rzeczowemi.

Druga kategorja spraw, to kwestje bardzo oderwane od życia rzeczywistego, kwestje być może ważne dla... wnioskodawców, natomiast dla zarządu klubu zupełnie niewykonalne.

Zato dla redakcji „Automobilisty” materjał niezrównany i niewyczerpany, to też nazwaliśmy go życzeniami pobożnemi...

Nasamprzód jednak wnioski rzeczowe...

*

Więc — pośrednictwo w kupowaniu maszyn używanych oraz pomoc przy ocenie i sprawdzeniu wartości technicznej.

*

Zapoznanie z pracą silników spalinowych.

*

Zakupywanie przez klub maszyn okazyjnych i odstępowanie ich członkom na raty.

*

Umożliwienie członkom jazdy praktycznej samochodem i wyrobienie prawa jazdy.

*

Zorganizowanie cyklu odpowiednich odczytów. Zorganizowanie warsztatów reperacyjnych w których członek klubu mógłby osobiście przeprowadzać drobny remont i reperację maszyny. Zakup motocykli, na wzór oficerów marynarki angielskiej, korzystających w bardzo dużym stopniu z tej kategorji maszyn.

*

Wypożyczanie samochodów klubowych za pewną opłatą członkom klubu,

*

Wyrobienie przez zarząd klubu zezwolenia odnośnych władz wojskowych na garażowanie maszyn przy oddziałach wojskowych, w których oficerowie, posiadający własne samochody, służą i udzielanie materjałów pędnych z zapasów wojskowych po cenie kosztu.

*

Szerzenie przez klub propagandy w kierunku spopularyzowania i zainteresowania odnośnych władz kwestją zakupu przez oficerów maszyn na raty.

*

Budowa wspólnych garażów klubowych.

*

Zdobycie własnego lokalu klubowego z czytelnią, pokojem dla gier towarzyskich i tanim, lecz dobrym bufetem.

*

Oto wnioski, które poddajemy pod dyskusję Szanownych Czytelników i zainteresowanych temi sprawami życzliwych naszej sprawie przyjaciół. Odpowiedzi ze strony zarządu również nie poskąpimy, w miarę realizacji tych i innych potrzeb naszego zrzeszenia.

*

A teraz... życzenia pobożne. Całe szczęście, że jest ich niewiele. Oto jedno... najskromniejsze:

*

„Duży, mocny i dobry samochód — na 6 osób, na raty po 25 zł. miesięcznie...”

*

Samochód luksusowy — za cenę „nie wiem ile”... na raty miesięczne po „nic” złotych...

*

Bezpłatne kursy samochodowe dla członków... egzamin z kolacją oraz prawo jazdy — bez opłaty i... dożywotnio.

*

Bezpłatne wycieczki niedzielne dla członków, samochodami klubowemi w przyjemnem towarzystwie... i bez świadków.

*

Życzenia te oczywiście będą brane przez zarząd pod uwagę w miarę napływania od wnioskodawców gotówki, na specjalny fundusz który zarząd ma zamiar w tym celu stworzyć i który nazywać się będzie:

„Funduszem życzeń pobożnych”.

Z Urzędu Ruchu Kołowego m. Warszawy

Termin przeglądu samochodów w Warszawie

W dniu 1 kwietnia r. b. upływa termin przeglądu wszystkich samochodów w stolicy, których jest przeszło 4.200. Dotychczas jednak stawiło się zaledwie 120. Urząd ruchu kołowego nie będzie w stanie w ostatniej chwili dokonać przeglądu 4.000 samochodów, a po 1-szym kwietnia samochody niezaopatrzone pieczątką z datą 1926 r. będą zatrzymywane, zaś właściciele narażeni na kary pieniężne, obecnie dość wysokie.

O redukcję opłat za techniczne oględziny samochodów

Urząd Ruchu Kołowego pobiera za oględziny techniczne nowego samochodu 16 zł od 100 klg wagi samochodu, ogółem więc opłata od jednego samochodu wynosiła zależnie od wagi od 150 do 200 zł. Poza tem samochody te podlegały co rok dodatkowym oględzinom technicznym, za które pobierano 20% sumy pierwszej opłaty. W interesach skarbu Ministerstwo Robót Publ. poleciło w roku bieżącym pobierać również przy wtórnych oględzinach całkowitą opłatę. Wobec tego zgłosiło się do władz rządowych szereg delegacyj z Warszawy, Poznania i Lwowa, w sprawie pozostawienia 20% opłaty, motywując prośbę niemożliwością poniesienia tak wielkich kosztów przez właścicieli dorożek samochodowych, z których znaczna część musiałaby zlikwidować swoje przedsiębiorstwa. Delegacje te po konferencjach w Ministerstwie Robót Publicz. mają nadzieję, że prośba zostanie przez Ministerstwo uwzględniona.

„MOTOCYKLISTA“

DZIAŁ POŚWIĘCONY SPRAWOM MOTOCYKLOWYM

pod redakcją kpt. **Stanisława Szydelskiego**

OD WYDAWNICTWA

Motocyklizm polski, znajdujący się do niedawna w powijakach w ostatnim czasie zaczął dawać silniejsze znaki życia, to też pewni jesteśmy, że powstanie „Motocyklisty“ jest usprawiedliwione. W dziale tym, zakrojonym na początku na małą skalę, będziemy się starali dać obraz życia sportowego i klubowego polskiego motocyklizmu, zaznajamiać czytelników z najnowszemi zdobyczami techniki, dawać sprawozdania i opisy przedsięwzięć sportowych, krajowych i zagranicznych oraz poruszać kwestje, specjalnie Polskę obchodzące. Trzeba nam tylko zainteresowania się i poparcia czytelników, by dział ten rozwinął się i osiągnął swój cel.

Dział ten redagować będzie kpt. St. Szydelski, viceprezes Polskiego Klubu Motocyklowego.

Roczny dorobek

Sprawozdanie Komisji sportowej Polskiego Klubu Motocyklowego za rok 1925.

W roku sprawozdawczym nie mógł Klub nasz zaprojektować regularnego kalendarza sportowego, gdyż w tym dopiero roku zatwierdzony został statut klubu oraz ukonstytuował się komitet i komisje. Mimo to działalność komisji sportowej za rok ubiegły przedstawia się dosyć bogato.

W roku tym zorganizowano wspólnie z Automobilklubem Polski pierwsze w kraju motocyklowe zawody zręczności (gymkhanę), urządzono pierwszą w Polsce rewję motocyklową i nakoniec zorganizowano w krótkim czasie pierwszy polski raid motocyklowy Warszawa—Poznań—Warszawa. Jak widzimy działalność klubu była w roku tym w trzech kierunkach twórczą, gdyż wszystkie trzy imprezy klubowe były w Polsce nowością a mimo to wszystkie cieszyły się ogromnem zainteresowaniem. Poza tem klub brał udział przez swoich członków w wyścigach, urządzanych przez Automobilklub Polski i Małopolski Klub Automobilowy we Lwowie i w polskim rekordzie szybkości pod Serockiem. We wszystkich imprezach członkowie Polskiego Klubu Motocyklowego zdobyli pierwsze miejsca, co świadczy o dobrej klasie klubowych zawodników.

Przejdźmy te imprezy po kolei:

Dnia 27 czerwca 1925 r. odbyła się na Dynasach gymkhana zorganizowana przez Automobilklub Polski i Polski Klub Motocyklowy. Uczestniczyło 23 samochody i 12 motocykli. Nagrody uzyskali wyłącznie członkowie P. K. M. a mianowicie pierwszą: puhar srebrny kpt. Szydelski na motocyklu Francis—Barnett, drugą: żeton bronzowy p. Witold Rychter na motocyklu A. J. S. Nagrody firmowe: pierwsza f-my Indjan p. por. Cz. Rybiński, drugą f-my Indian p. Tad. Koziański, pierwszą f-my Harley—Dawidson p. kpt. Szydelski (żeton srebrny).

Dnia 17 września odbyła się w Warszawie pierwsza r e w j a m o t o c y k l o w a, urządzona przez P. K. M. na poparcie Ligi Obrony Powietrznej Państwa. Rewja zgromadziła imponującą liczbę około 80 motocykli. Motocykle uformowały się na ul. Mokotowskiej około pl. Zbawiciela, skąd przejechano ulicami Marszałkowską, Bagatelę, Nowy Świat, Krakowskie Przedmieście, most Kierbedzia do parku Skaryszewskiego. Pod parkiem Skaryszewskim rewja została rozwiązana.

W dniach 10 i 11 października odbył się P i e r w s z y P o l s k i R a i d m o t o c y k l o w y Warszawa — Poznań — Warszawa. Udział wzięło 31 motocykli na 35 zapisanych. Liczba ta jest najlepszym dowodem popularności P. K. M. i raidu pośród motocyklistów. Żadna impreza samochodowa w Polsce nie cieszyła się dotychczas tak wielkiem powodzeniem. Udział wzięli przedewszystkiem motocykliści warszawscy, poza tem katowiccy i poznańscy. Pod względem przygotowania do raidu, wszystko było przewidziane i urządzone. Dzięki poparciu Min. Rob. Publ. i pp. Wojewodów, drogi były strzeżone i obstawione. Vacuum Oil Company zajęła się dostarczaniem benzyny i oliwy i urządziła wzorowo stacje w Warszawie, Kłodawie i Poznaniu. Ministerstwo Spraw Wojskowych szło Klubowi bardzo na rękę, pozwalając urządzić parki na terytorjum wojskowem oraz dając do dyspozycji Klubu sanitarkę i motocykl z wózkiem. Że sanitarka ta i motocykl nie odpowiedziały swemu zadaniu, to już wina dywizjonu samochodowego, nie Ministerstwa. Automobilklub Wielkopolski i 5 dywizjon poznański urządziły start i park w Poznaniu, dając dowody wielkiego zainteresowania się raidem i popierając zamierzenia P. K. M. Pierwsze miejsca i nagrody zdobyli przeważnie członkowie P. K. M.

Jak widać z powyższego, sport motocyklowy cieszy się dużem powodzeniem i zainteresowaniem mimo fatalnych warunków drogowych, a przy dalszej pracy i dobrych chęciach również projektowany kalendarz sportowy na rok przyszły zostanie przeprowadzony pomyślnie i przyczyni się do dalszego rozwoju motocyklizmu.

Oprócz zawodów, urządzanych przez P.K.M. brali także członkowie Klubu udział i w zawodach innych klubów wszędzie zdobywając pierwsze miejsca i tak: W III polskim wyścigu samochodowym i motocyklowym, dnia 10 maja 1925 r. stanęło do mety 6 członków P. K. M. z czego pierwsze miejsce uzyskał w kat. V p. Henryk Choiński na motocyklu Indian Standart (szybk. przec. 107 km godz.), wykazując największą szybkość dnia na motocyklu. Poza tem w kat. VI pierwsze miejsce zajął p. Rudawski, drugie p. Koziański. W kat. IV pierwsze miejsce Cz. Rybiński.

W IV polskim wyścigu samochodowym i motocyklowym, urządzonym we Lwowie dnia 8 września b. r. ze strony P. K. M. brali udział następujący członkowie: p. Janina Loteczko, pp. M. Strassburger, W. Rychter, T. Rudawski i T. Koziański. Wszystkie nagrody zdobyli członkowie P. K. M. i tak: p. W. Rychter nagrodę Komisji Sportowej Automobilklubu Polski i nagrodę Iskropolu, nagrodę Hr. Skarbka p. T. Rudawski, nagrodę Automobilklubu Polski (dyplom) p. Janina Loteczko. Dyplom A. P. p. Tadeusz Koziański.

Polski Klub Motocykłowy

Sekretarjat Złota 64.

Na posiedzeniu Komitetu Polskiego Klubu Motocyklowego w dniu 12 b. m. uchwalono następujący porządek dzienny walnego zebrania członków, które odbędzie się dnia 26 marca o godzinie 18 w hotelu Polonia:

1. Sprawozdanie komitetu.
2. Sprawozdanie Komisji sportowej.
3. Sprawozdanie Komisji rewizyjnej.
4. Wybór 10 nowych członków komitetu w miejsce 10-ciu wylosowanych.
5. Sprawa dużego znaku klubowego na motocykle i samochodziki.
6. Wolne wnioski.
7. Sprawa własnego organu.

Przy losowaniu następujący członkowie komitetu zostali wylosowani jako ustępujący: mjr. Hryniewski, mjr. Łodziński, Antoni Bielak, Witold Rychter, Jan Jesionek, Tadeusz Wolski, Bohdan Sieklucki, Wacław Karczewski, Bolesław Jędrychowski i Antoni Janowski.

II Polski Raid Motocyklowy

13—16 maja 1926.

Na ostatniem posiedzeniu komisji sportowej P. K. M. uchwalono ostatecznie regulamin II. polskiego raidu motocyklowego ułożony przez specjalną podkomisję złożoną z PP. Witolda Rychtera, Bohdana Wernera i Czesława Rybińskiego. Szlak rajdu jest następujący:

I. Etap Warszawa — Toruń.
II. Etap Toruń — Gdańsk.
III. Etap Gdańsk — Bydgoszcz.
IV. Etap Bydgoszcz — Warszawa razem 995 kilometrów.

Regulamin dzieli uczestników na cztery klasy, a mianowicie 1 klasa: motocykle

DO WSZYSTKICH CZŁONKÓW POLSKIEGO KLUBU MOTOCYKLOWEGO.

Walne zebranie Członków w P. K. M. odbędzie się dnia **26 Marca** w hotelu Polonia, o godz. 18. W razie braku quorum następne zebranie o godz. 19, które będzie prawomocnem bez względu na ilość członków.

Osobne zawiadomienia rozsyłane nie będą,

pojedynki, 2 klasa: motocykle z wózkami, 3 klasa: cyklokary, 4 klasa: samochodziki. Jako samochodziki uważane są pojazdy do 1000 ccm. pojemności, nie ważące jednak więcej jak 560 kg.

Wobec zarzutów, czynionych regulaminowi poprzedniego raidu Warszawa — Poznań — Warszawa wprowadzono obecnie maksymalne szybkości średnie, które wahają się od 22 do 45 kilometrów na godzinę, w zależności od wielkości maszyny (klasy i kategorji).

Dla ostatecznego zatwierdzenia regulaminu postanowiono na dzień 12 marca zaprosić delegatów klubów motocyklowych z Poznania, Bydgoszczy, Katowic i Lwowa celem ewentualnego poczynienia zmian statutu przed oddaniem go do druku.

Projekt motocykli polskiej konstrukcji.

P. Witold Rychter z Warszawy opracowuje obecnie ciekawy typ silnika motocyklowego sześciocylindrowego o litrażu 500 cm sześciennych, który będzie posiadał cylindry równoległe do wału korbowego. Silnik ten, patentu inż. Tańskiego, ma dawać 30 km przy 4500 obr min.

Tor motocyklowy w Strudze.

Budowa toru Magistratu m. st. Warszawy w Strudze posuwa się naprzód. Istnieje nadzieja iż mistrzostwa kołowe i motorowe na rok bieżący będą się mogły rozegrać już na nowym torze.

Nowy rekord szybkości.

Na torze Brookland — (Anglji) motocyklista angielski Kingston osiągnął rekord szybkości, przebywając w godzinę na motocyklu Kingston-Jap 172,240 klm.

Motocykl z kompresorem.

Fabryka motocykli Choter-Lea opracowuje ciekawy typ motocykla z kompresorem, objętości cylindrowej 996 cm^3, który będzie mógł z łatwością przekraczać szybkość 250 klm/godz.

Kobiety — motocyklistki.

Urząd pocztowy w Udine (Włochy) usunął mężczyzn-motocyklistów, obsługujących urząd, a na ich miejsce przyjął kobiety. Powodem usunięcia były zbyt wygórowane warunki płacy motocyklistów. W związku z projektowanem przyjęciem kobiet do rozwożenia motocyklami listów i telegramów otworzono w Medjolanie pocztową szkołę motocyklistek.

Motocykle pędzone ropą naftową.

Słynna fabryka samochodów, motocykli i rowerów Peugeot, czyni próby z nowowynalezionym motocyklem na paliwo ciężkie. Motocykl ten o sile 10 HP posiada dwucylindrowy silnik, pędzony ropą naftową, niezmiernie oszczędny, łatwy w obsłudze i mogący uzyskiwać szybkość do 80 klm. godz. Pewną wadą jest nieusunięte jeszcze szarpanie przy powolnej jeździe, spowodowane dużem ciśnieniem w cylindrach.

Głosy prasy o „Automobiliście Wojskowym"

Nagół głosy prasy codziennej o 1 numerze naszego pisma noszą charakter przyjazny lub najwyżej neutralny. Niektóre pisma jak nas poinformowano „nie zdążyły" się jeszcze zorjentować „w charakterze" Automobilisty; inne odkładają recenzję do chwili ukazania się No. 2; jeszcze inne do chwili powrotu „specjalnego" redaktora z zagranicy... i wreszcie w redakcji jednego z największych dzienników stołecznych poinformowano nas poufnie, że na recenzje o „innych pismach" w dzienniku tym niema miejsca...

Ano, wola boska i... skrzypce, jak mówią bracia Cybulscy.

Zadowolimy się i temi głosami, które na nasz odzew uprzejmie się odkrzyknęły.

A więc:

Polska Zbrojna poświęca naszemu „Automobiliście" sporo miejsca, przytaczając niektóre ustępy z artykułu wstępnego przyczem pisze:

> „Nasze czasopiśmiennictwo wojskowe rozwija się coraz pełniej. Do rodziny wydawnictw naszych przybył nowy i sympatyczny, sądząc zarówno z treści, jak i z powierzchowności, członek, w postaci dwutygodnika „Automobilista Wojskowy". Nowe pismo jest organem, coraz częściej dającego znać o sobie Wojskowego Klubu Samochodowego i Motocyklowego i t. d.".
>
> Recenzja kończy się słowami:
>
> „Życzymy powodzenia, które niewątpliwie będzie osiągnięte w pełni".

Nowy Kurjer Polski pisze w recenzji p. t. „Automobilista Wojskowy":

> „Ukazał się pierwszy numer „Automobilisty Wojskowego", będącego organem wojskowego klubu samochodowego i motocyklowego.
>
> Nowy dwutygodnik, zarówno pod względem zewnętrznym jak i co do doboru treści przedstawia się nader dodatnio.
>
> Jest to wielką zasługą niedawno zorganizowanego Wojskowego Klubu Samochodowego i Motocyklowego, że w tak krótkim czasie po powstaniu swem zdobyć się mógł na wydawanie własnego organu prasowego. Świadczy to o żywotności i energji tego towarzystwa.
>
> Redakcji dwutygodnika życzymy owocnej pracy na polu polskich sportów motorowych"

Przegląd Wieczorny komunikuje swoim czytelnikom, co następuje:

> „Automobilista Wojskowy". „Pod tym tytułem ukazał się 1 marca b. r. dwutygodnik, organ Wojskowego Klubu Samochodowego i Motocyklowego.
>
> Wydawnictwo takiego pisma powiększa fachową naszą literaturę sportową i służyć będzie przedewszystkiem, do propagandy automobilizmu w sferach wojskowych.

Ekspress Poranny zamieszcza krótką lecz bardzo przyjazną wzmiankę o ukazaniu się naszego pisma, życząc pomyślnego rozwoju.

Echo Warszawskie, pod długim tytułem umieszcza następującą wzmiankę:

> „Nowe automobilowe czasopismo sportowe".
>
> „W dniach ostatnich ukazał się pierwszy numer „Automobilisty Wojskowego", czasopisma, będącego organem oficjalnym klubu wojskowego automobilistów i motocyklistów".

Kurjer Warszawski pisze:

> „Wojskowy klub automobilowy rozpoczął wydawanie własnego organu prasowego, dwutygodnik „Automobilista Wojskowy". Sądząc z nazwisk wydawcy i redaktora, pismo to ma zapewniony normalny rozwój".

Dalsze głosy rezerwujemy do następnego numeru.

Kolce i Drzazgi

Od kierownika jednej z bibljotek pułkowych, której przesłaliśmy gratisowo próbny numer „Automobilisty" otrzymujemy następujące pismo:

Do Administracji
„Automobilisty Wojskowego"

Zwracam wymienione pismo z tem, że nie będzie w tut. pułku prenumerowane.

Kierownik bibljoteki
N pułku (podpis nieczytelny).

Krótko i węzłowato...

„Za twoje myto, jeszcze cię wybito"— mówi przysłowie. Niedość, że nie zaprenumerowali, a jeszcze za drzwi wyrzucili...

Biedne nasze pismo...

SPORT

Przed sezonem wyścigowym.

Sezon sportu samochodowego w Polsce, w roku bieżącym rozpocznie się późno bo dopiero w maju i, według niżej podanego kalendarza, przedstawia się w stosunku do innych sportów dość ubogo.

Bo i jakże tu porównać cyfrę naszych 5 raidów i 5 wyścigów samochodowych z tą masą wyścigów i raidów najrozmaitszej kategorji, któremi nam imponuje zagranica.

Powodem tego jest przedewszystkiem brak w Polsce prawdziwego typu automobilisty-amatora, któryby na własnej maszynie chciał startować i na naszych drogach do wyścigu stawać.

Przedstawicielstwa zaś różnych firm samochodowych, chętnieby puszczały swoje maszyny na wyścig, lecz po torze, zbudowanym na wzór zagranicznych, gdzie wóz ma możność wykazania maximalnej mocy silnika i nie naraża samochodu na połamanie.

Wyścigi więc urządzane na naszych najlepszych szosach, wozami turystycznemi, to właściwie tylko zabawa w wyścigi lecz nie prawdziwy sport wyścigowy.

To też nawet na te nieliczne wyścigi doroczne, organizowane przez Automobil klub Polski i kluby afiljowane staje do konkursu znikoma ilość zawodników.

Pozostają raidy samochodowe.

W tym kierunku należy przyznać, robi się bardzo dużo. Rzadko który kraj, pod pod tym względem może konkurować z Polską.

Zarówno organizacja, jak i wybór trasy, długości etapów, układ regulaminu raidów, organizowanych przez Automobilklub Polski zasługują na wybitne podkreślenie i uznanie.

Należy stwierdzić, że raidy te, a zwłaszcza ostatni w 1925 r. były doskonałym sprawdzianem tak siły maszyn biorących w niem udział, jak i dla wypróbowania sprawności kierowców, oraz stanu dróg i mostów w Polsce.

Z jednej strony dzięki tym raidom odbyła się próba maszyn dostarczanych na rynek polski, z drugiej strony lustracja dróg — dała żywszy impuls w kierunku ich naprawy.

Jedyny projekt wyścigu 24 godzinnego pod Strugą, jaki w roku bieżącym chciano urzeczywistnić, musiał być zaniechany z powodu braku środków na doprowadzenie trasy wyścigu do jakiego takiego porządku.

To też — na dłuższy jeszcze okres czasu raidy pozostaną jedynym w Polsce poważnym sportem samochodowym.

Wyścig na szybkość—pozostanie nadal marzeniem ściętej głowy aż do chwili wybudowania stałego toru wyścigowego na terenie Polski, a przedewszystkiem w Warszawie.

*

Do kwestyj tych powracać będziemy niejednokrotnie, narazie ograniczamy się do luźnych uwag, rzuconych dla wywołania dyskusji:

Na temat budowy toru wyścigowego, organizowania prawdziwych wyścigów, samochodowych i t.

Prosimy!....

Kalendarz polski sportu samochodowego na rok 1926

Data	Nazwa zawodów	Przez kogo organizowane
2.V	Wyścigi samochodowe i motocyklowe w Bydgoszczy	Automobilklub Wielkopolski
30.V	Wiosenne wyścigi samochodowe i motocyklowe pod Poznaniem	Automobilklub Wielkopolski
7 — 13.VI	RAID POLSKO-CZECHOSŁOWACKI (zawody międzynarodowe)	Automobilklub Polski
19 — 24.IV	II-gi Raid Turystyczny	Małopolski Klub Automobilowy
27.VI	I-szy Raid dla Pań	Automobilklub Polski
3 — 6.VII	Raid Samochodowy	Automobilklub Wielkopolski
24.VII	Wyścig Górski „Zakopane — Morskie Oko“	Małopolski Klub Samochodowy
5.VIII	Raid Śląski	Śląski Klub Automobilowy
12.IX	Jesienne Wyścigi Samochodowe i Motocyklowe pod Poznaniem	Automobilklub Wielkopolski
	Wyścig płaski „Stryj — Bilcza Wolica“	Małopolski Klub Automobilowy

Raid Polsko-Czechosłowacki

Jak wiadomo, w dniach 7 do 14 czerwca 1926 roku, odbędzie się raid samochodowy Polsko-Czechosłowacki. Start w Pradze, meta w Warszawie.

W związku z tym raidem kluby samochodowe: Automobilklub Polski i Automobilklub Republiki Czechosłowaackiej odbywają ciągłe narady i konferencje w swoich Komisjach Sportowych nad ustaleniem regulaminu i innych szczegółów raidu.

Między innemi ustalono i przeprowadzono u odpowiednich władz polskich i czechosłowackich: 1) bezpłatny przejazd kolejami polskiemi i czeskiemi dla zagranicznych uczestników raidu, 2) uzyskano od M. S. Wewn. bezpłatne paszporty i wizy dla wszystkich uczestników raidu i 3) kilkudniowe przepustki dla objazdu trasy raidowej przed terminem raidu.

W sprawie nagród uzyskano dwie nagrody oficjalne: jedną p. Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej—Wojciechowskiego i drugą nagrodę p. Prezydenta Republiki Czechosłowackiej—Massaryka.

Niezależnie od tego przewidziane są nagrody honorowe od Ministerstwa Wojny i Robót Publicznych obu państw, no i oczywiście od obu Automobilklubów: polskiego i czechosłowackiego, nie licząc innych pomniejszych nagród od instytucyj i osób prywatnych.

Regulamin raidu ogłoszony zostanie w następnym numerze.

W końcu marca wyjeżdża, dla zbadania trasy raidu po stronie polskiej, komisja drogowa Automobilklubu w składzie pp. M. Rappe, P. Bitschana i H. Królikowskiego.

Trasa II Małopolskiego Raidu turystycznego

Młody lecz niezmiernie ruchliwy Małopolski Klub Automobilowy organizuje, w roku bieżącym, w dniach 19—24 czerwca, II turystyczny raid samochodowy na przestrzeni 1500 klm.

Trasa raidu poprowadzi ze Lwowa przez Jaremczę, Jablinicę do Stanisławowa, stamtąd przez Sambor, Iwonicz, Nowy Sącz do Zakopanego i Morskiego Oka, skąd droga poprowadzi na Katowice, Kraków zpowrotem do Lwowa.

Pod Lwowem program raidu przewiduje „kilometr lancée“ i rozwiązanie raidu.

Podkreślić należy, że regulamin raidu przewiduje niezwykle łagodne warunki, umożliwiające wzięcie udziału nawet maszynom słabszym i mniej wprawnym kierowcom.

Kalendarzyk międzynarodowy na miesiąc kwiecień 1926 r.

Na miesiąc kwiecień b. r. przewidziane są w międzynarodowym kalendarzyku sportowym następujące wyścigi samochodowe i motocyklowe:

Od 3 do 11 kwietnia — Raid motocyklowy we Włoszech.

5 kwietnia wyścigi w Brookland —Anglja.

25 kwietnia wyścigi samochodowe „Targa Florio“ we Włoszech.

Tego samego dnia — Grand Prix Austrji dla motocykli.

Warunki wyścigów „Grand Prix Niemiec“.

Wyścigi te odbędą się w dniu 11 lipca b. r. (według kalendarza międzynarodowego) na torze w Grünewaldzie pod Berlinem, na przestrzeni 391.465 mtr. czyli 20 okrążeń po 19.573 mtr każde okrążenie.

Do wyścigu dopuszczone będą wozy sportowe o pojemności cylindrów od 1100 do 1500 ccm, — waga minimum 700 klg, dwa miejsca. Wozy od 1500 do 2000 ccm, — waga 800 klg — czteroosobowe i dwa miejsca siedzące, oraz wozy od 2000 do 3000 ccm, minimum 1000 klg wagi, czteromiejscowe — dwa miejsca siedzące i 60 klg balastu.

Nagrody pieniężne wynoszą 40.000 goldmarek.

Warunki sprzedaży samochodów wystawionych na przetarg

w Ministerstwie Robót Publicznych

w dniu 22 i 29 marca 1926 r.

Par. 1. Samochody, wystawione na sprzedaż, można oglądać we wtorki i czwartki w godz. 11 — 12 w garażu przy ulicy Czerniakowskiej Nr 130.

Par. 2. Przetarg rozpocznie się tamże w dniach 22 i 29 marca każdorazowo o godzinie 11 rano.

Par. 3. Przyjmujący udział w przetargu obowiązani są wpłacić przy wejściu na licytację sto złotych na ręce przewodniczącego licytacją tytułem wadjum od każdego licytowanego przedmiotu, które będzie zwrócone nieutrzymującemu się przy licytacji natychmiast po zakończeniu przetargu, pozostałym zaś po wpłaceniu ceny kupna do kasy skarbowej i odebraniu nabytego przedmiotu za potrąceniem z tego wadjum kosztów licycji w wysokości 2% od ceny kupna każdego przedmiotu.

Par. 4. Całkowita należność za zakupione przedmioty oraz opłata stemplowa, z tytułu przelania praw własności, winna być wpłacona do kasy skarbowej według właściwej deklaracji na rachunek Ministerstwa Rodót Publicznych budżet dochodowy dział II rozdział I Par. 10. Wpłata tej należności dokonana być musi w przeciągu **dziesięciu** dni od dnia nabycia przedmiotu pod rygorem utraty złożonego wadjum i prawa do nabytego przedmiotu.

Par. 5. Odbiór zakupionych przedmiotów winien być uskuteczniany własnemi środkami nabywcy w przeciągu 14 dni od dnia ich nabycia. Sprzedane przedmioty będą wydawane nabywcom na zasadzie specjalnego zaświadczenia, które nabywca otrzyma w departamencie drogowym Ministerstwa Robót Publicznych (Kredytowa 9, VII piętro) po złożeniu tamże kwitu kasy skarbowej z opłaconej całkowitej należności wymienionej w Par. 4.

Par. 6. W razie gdyby kupujący przekroczył 14 dniowy termin faktycznego odbioru zakupionych przedmiotów zobowiązują się do zapłaty 20 złotych za każby dzień opóźnienia odbioru każdego nieodebranega przedmiotu. Jeżeli kwota należna Skarbowi Państwa z powyższego tytułu przewyższy kwotę złożoną w myśl Par. 3, tytułem wadjum, wówczas przedmiot przechodzi na Skarb Państwa.

Par. 7. Za stan jakościowy zarówno całego przedmiotu jak i poszczególnych części Ministerstwo Robót Publicznych żadnej odpowiedzialności nie przyjmuje.

Par. 8. Niezależnie od następstw przewidzianych w Par. 6, Ministerstwo Robót Publicznych po upływie 14 dni od dnia przetargu, w którym przedmioty zostały sprzedane, nie przyjmuje żadnej odpowiedzialności, bez względu na przyczyny, za kupione a nieodebrane przedmioty.

Par. 9. Przystępujący do licytacji podpisują powyższe warunki, jako im znane i ich obowiązujące.

Nr	Marka fabryczna	Nr silnik.	Rodzaj karoserji	Moc HP	Cena szacunkowa	Uwagi
1	Benz	14943	kareta	10/30	800	
2	Benz	12086	„	10/30	800	
3	Berliet	12841	„	12/20	900	
4	Durkopp	1035	„	18/45	1000	
5	Benz	7094	torpedo	12/20	250	bez magneta i karburatora
6	Rudley	6166	„	40	700	
7	Oakland	3573	„	12/30	1200	
8	Ford	2781793	„	22	150	zdekompletowany
9	Puch	6396	„	12/30	700	
10	N. A. G.	6324	landaulet	8/20	1200	
11	Fiat	524352	„	18/24	1800	
12	Horch	17774	torpedo	16/35	300	bez magneta i karburatora
13	Benz	10224	„	45	600	
14	N. A. G.	8993	„	8/20	700	
15	Opel	27603	„	12/30	800	
16	White	G. K. 1/16	ciężarowe	24	600	
17	Eufield-Royal	1211 BEG	motocykl	4	150	z wózkiem

Wydawnictwa automobilowe.

Podręcznik dla kierowców — część I." Silniki samochodowe i ich oliwienie i chłodzenie" K. Wallmodena i S. Gnoińskiego. Podręcznik ten zapoznaje czytelnika, w bardzo przystępny i szczegółowy sposób, z silnikiem samochodowym, oraz z czynnościami oliwienia i chłodzenia. Podręcznik ten staje się niezmiernie pożytecznym, a nawet wręcz koniecznym zarówno dla każdego nowicjusza jak i dla doświadczonego automobilisty, znajdzie w nim bowiem szereg rzerzy nowych i ujętych w sposób prosty i interesujący. W treści swej podręcznik ten posiada wiele bardzo dobrych rysunków, ułatwiających zrozumienie treści i tylko dla ścisłości zaznaczamy, że w rysunku No 2 „Przekrój silnika", który jakkolwiek jest bardzo przejrzysty, jednakże kosztem tej przejrzystości nie zupełnie jest ścisły, zwłaszcza w rysunku trybów rozdzielczych. Książkę tę zalecamy każdemu automobiliście jako lekturę zajmującą i jednocześnie pożyteczną. Zaś z niecierpliwościa oczekujemy ukazania się zapowiedzianej części drugiej podręcznika. Cena części I zł. 2.90. Do nabycia we wszystkich księgarniach. Skład główny w Księgarni Wojskowej — Krakowskie Przedmieście, oraz w Sekretarjacie Woj. Klubu Samochod. — Przejazd No. 10.

Kpt. K. Kapałczyński

Akumulator samochodowy i jego obsługa St. Gnoińskiego. Książeczka traktująca jak sam tytuł wskazuje o obsłudze akumulatora samochodowego; zapoznaje czytelnika rzeczowo z tem minimum obsługi jaką winien kierowca akumulatorowi w swej maszynie poświęcić.

Szkoda że pominięto opis uszkodzeń samego akumulatora i skutki tych uszkodzeń w czasie jego pracy na samochodzie- Byłaby to wtedy całość niezmiernie pożyteczna dla każdego automobilisty.

kpt. K. Kapałczyński

Oferta firmy „Hazot"

W rozkazie „Komendy miasta Warszawy Nr. 32 z d. 25/II b. r. umieszczone jest obwieszczenie p. t. „Oferta firmy „Hazot" na samochody „Ford", które rzeczona firma oddaje na dwuletnie spłaty.

Zwracamy uwagę Kolegów, że oferta ta dotyczy samochodów starego typu, wycofanych ze sprzedaży w innych krajach, i skierowanych na rynek polski, tak jakby Polska była kolonją amerykańską, względnie... firmy „Hazot".

Należy przy kupnie „Fordów" żądać typu „1926" r. którego rycinę podaliśmy w N 1 naszego pisma.

Kto może być członkiem Wojsk. Klubu Sam. i Mot.

§ 45. Członkiem zwyczajnym może być każdy oficer w służbie czynnej lub nieczynnej.

§ 46. Członkami nadzwyczajnymi mogą być oficerowie w rezerwie i stanie spoczynku, szeregowi służby czynnej i rezerwy oraz członkowie innych klubów i organizacyj sportowych.

Zarząd Główny na Wniosek Zarządu Oddziału, może nadać godność członka zwyczajnego temu z pośród członków nadzwyczajnych, który wykaże odpowiednie zalety i poziom sportowy lub też położy wybitne zasługi dla Oddziału.

Opłaty członkowskie:

Wpisowe zł 60.— Składka członkowska zł 36.— rocznie. Wszystko płatne ratami miesięcznemi.

Odpowiedzi Redakcji.

Mjr. S. G. Pragłowski Aleks. Nadesłaną kwotę zł. 31.50 gr. otrzymaliśmy. 24 zł. przekazaliśmy skarbnikowi jako należność za 5 miesięcy — (składki i raty spłaconego); resztę należności zł. 7.50 gr. zaliczyliśmy na opłatę prenumeraty „Automob. Wojsk." za czas od 1.III.26 r. do 1.VI.27 r.

Opłata wpisowego wynosi zł. 60 (jednorazowo).

Składka członkowska zł. 36 rocznie; wszystko na 12 rat.

Prenumerata „Automobilisty" wynosi dla członków klubu 6 zł. rocznie łącznie z przesyłką.

Za rady i uwagi w liście serdecznie dziękujemy. Skorzystamy przy sposobności. O współpracę w piśmie prosimy.

Ppłk. Rudnicki — Lublin. Ponieważ artykuł „coś niecoś o samochodach pancernych" ukazał się już w druku w „Polsce Zbrojnej", drukować go więc w naszem piśmie byłoby bezcelowem. Prosimy o wiadomość z życia służbowego i sportowego Dyonu.

B. J. Kachel — Warszawa. Idziemy właśnie w kierunku proponowanym przez WPana. Prosimy o konkretniejsze uwagi — chętnie będziemy drukować. Notatka „W sprawie własnego samochodu" drukowana nie będzie.

F. Sobociński — Wilno. Oficerowie rezerwy mogą być członkami nadzwyczajnemi Klubu. Sekretarjat Klubu wysyła równocześnie pod adresem WPana deklarację i statut.

Odpowiedzi na dwa następujące pytania udzielimy w Nr 3 „Automobilisty".

Por. Cybulski — Ząbki. Artykuł wyczerpujący kwestję powstania samochodu ukazał się niedawno w „Szoferze Polskim". — Drukować nie będziemy. Prosimy o artykuły o innej treści samochodowej......

Kupno samochodów używanych!!!

Administracja „Automobilisty Wojskowego" przyjmuje ogłoszenia dotyczące kupna — sprzedaży samochodów używanych i pośredniczy przy nabywaniu maszyn przez członków Klubu.

Zgłoszenia na piśmie nadsyłać p. a. **ul. Przejazd Nr 10.**

Prenumerujcie Automobilistę Wojskowego!

OD REDAKCJI: Redakcja zastrzega sobie prawo poprawiania, skreślania i skracania artykułów nadsyłanych do redakcji. Redakcja rękopisów nie zwraca.

WARUNKI PRENUMERATY:
DLA CZŁONKÓW WOJSKOWEGO KLUBU SAMOCHODOWEGO i MOTOCYKLOWEGO ROCZNIE Z PRZESYŁKĄ ZŁ 6
DLA NIECZŁONKÓW . . . . ZŁ 12

CENA OGŁOSZEŃ:

	1/1	1/2	1/4	1/8	1/16	1/32
Ostatnia strona, przed tekstem i w tekście	250,	125,	65,	35,	20,	15
Za tekstem	175,	90,	45,	25,	15,	10

Fotografje i klisze na rachunek klijenta.

Drukarnia M. S. Wojsk.